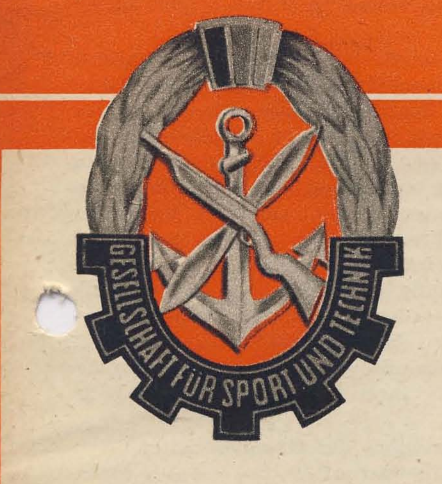
Sport und Technik

ORGAN DES ZENTRALVORSTANDES DER GESELLSCHAFT FÜR SPORT UND TECHNIK



Sie lesen heute:

Die Kader entscheiden alles

Meisterschaften im Gelände- und Schießsport in Dommitzsch

Wir schützen unsere Republik

1. Mai - Kampftag der Werktätigen

Praktische Gesetzeskunde für unsere Seesportler

Wir bauen einen Kurzwellenempfänger

Das interessiert unsere Motorsportler

Vom Meldehund und seiner Abrichtung

Flugmodell-Weltrekorde

Beilage:
Flugmodellbau ohne Sperrholz

50 Pfg.

2. Jahrgang, Nr. 7 · Mai 1953

Der Bausport hilft uns, unsere Geländespiele lehrreicher und interessanter durchzuführen.

Die Kader entscheiden alles!

Von Karl Heinz Hardt

In der Arbeit unserer jungen Organisation hat sich erwiesen, daß die Kreisleitungen das schwächste Bindeglied bei der Erfüllung unserer Aufgaben sind. In unserer Zeitschrift Heft 5/53 veröffentlichten wir die Stellungnahme des Sekretariats des Zentralvorstandes der GST zur Arbeit der Kreisorganisation des Leuna-Werkes „Walter Ulbricht". Die dort von den Instrukteuren festgestellten Fehler und Schwächen sind in vielen Kreisleitungen mehr oder weniger wiederzufinden.

Auf der Grundlage dieser Stellungnahme besuchten wir die Kreisleitungen Naumburg/Saale und Eisenhüttenkombinat Ost. Obwohl der Kreis Naumburg (S) ein Landkreis und das EKO ein Industriekreis ist, konnten wir feststellen, daß in bezug auf die Schwächen in der Arbeit eine Parallele zu finden ist.

Betrachten wir zuerst einmal die Arbeit der Kreisleitung Naumburg (S), insbesondere die Durchführung des Wettbewerbes. Die Kreisleitung berief am 3. April 1953 eine Funktionärkonferenz ein, auf der ein Kampfplan zur erfolgreichen Durchführung des Wettbewerbes beschlossen wurde. Auf dieser Konferenz war nur ein Teil der eingeladenen Funktionäre anwesend. Warum?

Wenn wir diese Tatsache untersuchen, kommen wir schon auf einen grundlegenden Fehler, den die Kreisleitung Naumburg gemacht hat. Die Entwicklung von Kadern stand hinter der Erfüllung der anderen Aufgaben zurück und deshalb hört man solche Argumente unserer hauptamtlichen Funktionäre, wie:

„Wir haben zu wenig gute Leitungen in den Grundeinheiten."

Der Kreis Naumburg liegt sehr weit auseinandergezogen und es geht nur eine Bahnlinie durch diesen Kreis. Das ist eine Schwierigkeit — die aber nicht ausschlaggebend sein kann für das Fehlen vieler Funktionäre bei einer Konferenz, die solch wichtige Dinge behandelte wie unseren Wettbewerb.

Viele Funktionäre der Grundeinheiten sind sogenannte Multifunktionäre. Selbstverständlich ist es einfacher, sich auf solche Menschen zu stützen, die ihre Qualifikation schon in anderen Funktionen bewiesen haben, als neue Funktionärkader zu entwickeln. Das aber geht nur eine kurze Zeit „gut" – bis man nämlich gemerkt hat, daß von solchen Multifunktionären zwangsläufig alle Funktionen gleichermaßen vernachlässigt werden.

Wir möchten ein Beispiel eines überlasteten Funktionärs herausgreifen. Der Sekretär für Ausbildung in der Kreisleitung Naumburg (S), der Kamerad Hirschfelder, ist zugleich Sekretär der Grundeinheit Bau-Union, ist Berufsschullehrer, der vor Lehrerprüfungen steht, leitet die Sportarbeit seiner Lehrlinge und muß sich um die FDJ-Arbeit kümmern. Es ist kein Wunder, wenn er einmal nicht zur Sekretariatssitzung erscheint. Was aber ist ein Kreissekretariat ohne Sekretär für Ausbildung?

Nun soll keiner denken, es gäbe keine Kameraden, die zu Funktionären entwickelt werden können. Es ist erstaunlich, wie klar die Mitglieder in den Grundeinheiten die Probleme, die uns bewegen, beurteilen. Die verantwortlichen Kameraden der Leitungen müssen sich nur mit ihnen beschäftigen, individuell die Entwicklung eines jeden Kameraden beobachten und sich nicht von anderen Problemen bei der Auswahl neuer Kader ablenken lassen. Wie wichtig das ist, zeigen auch die Worte des Sekretärs der Kreisleitung Naumburg (S), des Kameraden Joost, der sagte:

„Die Grundeinheiten, in denen gute Funktionäre sind, die arbeiten gut."

Gute Funktionäre wachsen aber nicht auf den Bäumen, man muß sie entwickeln. Unsere Zentralen Schulen sind ein großer Helfer in der Erfüllung dieser Aufgabe und es kommt jetzt auf die richtige, planmäßige Auswahl der Schüler, auf ihre Entsendung zur Schule und ihren danach erfolgenden weiteren Einsatz an.

Kurze Zeit nach unserem Besuch in Naumburg (S) fuhren wir nach Stalinstadt, um festzustellen, wie die Kreisleitung des EKO ihre Aufgaben im Wettbewerb löst.

Was fanden wir dort vor?

Erstens eine Kreisleitung, die aus zwei Kameraden besteht, dem Sekretär und einem Instrukteur „für Alles". Planstellen?

6 Planstellen sind für die Kreisleitung EKO vorgesehen. Warum sind nur zwei hauptamtliche Funktionäre tätig? „Ja", sagt der Sekretär, Kamerad Häsler, „die Kameraden verdienen in der Produktion mehr und da gehen sie wieder zurück." Wir sind der Ansicht, daß die Kameraden keine richtige Anleitung bekommen haben, daß ihnen die Arbeit über den Kopf wuchs, weil sie nicht planmäßig und systematisch an ihre Aufgaben gingen, daß sie es selbst nicht verstanden haben, die Begeisterung der Mitglieder für die Ausbildung schlechthin zur Initiative für die Verbesserung der Ausbildung zu entwickeln. Aus allen diesen Gründen hat sie ihre Arbeit nicht befriedigt, woraus sie die falsche Schlußfolgerung zogen, den Schwierigkeiten durch Aufgabe ihrer Funktion aus dem Wege zu gehen.

Wie arbeiten die Funktionäre der Grundeinheiten?

Die Antwort lautete: „Unterschiedlich. Da, wo gute Funktionäre sind, ist die Arbeit gut."

Diese Worte kamen uns bekannt vor, und wir erinnerten uns an den Besuch in Naumburg (S).

Es wurden zwei Arbeitstagungen durchgeführt, auf denen die Tagung der Sekretäre, der Wettbewerb und die Meisterschaften besprochen wurden. Von 22 Grundeinheiten nahmen an der ersten Arbeitstagung 11 und an der zweiten 8 Sekretäre teil.

Wir wunderten uns deshalb nicht, daß die Kameraden nichts vom Wettbewerb wußten. Einer von ihnen erinnerte sich noch, daß er irgendwo ein Transparent gesehen hatte, auf dem etwas von einem Wettbewerb stand.

Wir fragten sie, ob sie nicht die Richtlinien für den Wettbewerb in unserer Zeitschrift gelesen haben. Dabei stellte sich heraus, daß sie unsere Zeitschrift gar nicht kannten. Von der Lehrgruppe Seesport, die wir besuchten, kannten sie auch nur wenige Kameraden. Wie aber sollen sich die Kameraden über die Arbeit unserer Organisation orientieren, wenn die Funktionäre nicht die Arbeitstagungen besuchen, wenn den Kameraden nicht gesagt wird, daß wir eine Zeitschrift haben, in der die Probleme unserer Organisation behandelt werden? Die Seesportler möchten gerne Schiffsmodelle bauen und die Flugmodellbauer ihre Flugmodelle. Die Segelflieger beschäftigen sich seit Gründung der Grundeinheiten mit der Theorie des Fliegens, obwohl von einem Segelflieger mehr verlangt wird als nur die Kenntnis der Berechnung des Auftriebes oder des statischen Druckes. Sind es aber wirklich nur „objektive Schwierigkeiten", die unsere Kameraden an der Ausbildung hindern?

Warum können die Schiffs- und Flugmodellbauer sowie die Segelflieger nicht bauen? Sind keine Räume da, ist kein Werkzeug vorhanden? So ist das nicht! Baracken sind genügend da, und Werkzeuge, die schmoren im Schrank beim Parteisekretär, weil sie nicht abgeholt werden. Wie kommt denn das?

„Die Betriebsleitung! Die hat uns versprochen, Räume zuzuweisen, aber bis heute haben wir nichts mehr davon gehört. Wir waren wiederholt dort, aber es tut sich

nichts.“ Das sind Worte der hauptamtlichen Funktionäre der Kreisleitung. Wenn sie sich damit zufrieden geben, lernen die Segelflieger in einem Jahr noch Formeln zur Berechnung der Flächenbelastung.
„Wir können doch die viele Arbeit nicht allein schaffen.“ Das sollt ihr ja auch gar nicht. Hier muß die Arbeit der ehrenamtlichen Instrukteure einsetzen.
„Haben wir keine“.
Da liegt die Ursache! ! !
Die Grundeinheit Aufbauleitung arbeitet gut, weil gute Funktionäre dort sind. Ein Beispiel ist also da. Auf den Gedanken, die Methode, die Erfahrungen dieser Funktionäre den anderen zu vermitteln, ist die Kreisleitung noch nicht gekommen.
Warum ist das nicht geschehen?
Weil sie nicht die Zeit dazu gefunden hat!
Warum hat sie nicht die Zeit dazu gefunden?
Weil sie alles allein machen mußte!
Warum mußte sie alles allein machen?
Weil „keine Funktionäre“ da sind!
Eine Schlange ohne Ende?
Die Kreisleitung EKO hat ein Beschlußbuch, in dem die vom Kreissekretariat gefaßten Beschlüsse eingetragen sind und nach Erledigung abgezeichnet werden. Die letzten Beschlüsse wurden nach diesem Buch im Februar gefaßt.
„Seitdem unsere technische Kraft weg ist, haben wir die Beschlüsse nicht mehr eingetragen“, sagte uns Kamerad Häsler, „ich kann mich ja nicht auch noch um die Schreiberei kümmern.“
Ein guter Funktionär ist nicht jener, der alles alleine macht, sondern der, der es versteht, die Arbeit auf breite Schultern zu verlegen.
Viele Schwierigkeiten tauchen auf, das steht außer Frage. Unsere Organisation ist noch jung, und der Klassengegner versucht mit den verschiedensten Mitteln uns an einer ordnungsgemäßen Arbeit zu hindern. Die bisherigen großen Erfolge rufen den erbitterten Widerstand unserer Feinde hervor.
Im Lehrlingskombinat EKO z. B. sind Berliner Lehrlinge untergebracht, und es ist doch auffallend, daß sie ansonsten mit Begeisterung ihre Ausbildung machen, nur wenn sie vom Urlaub aus Berlin zurückkommen, haben sie ihre Meinung über „Sport und Technik“ geändert. Indem einer mit dem Finger an die Stirn tippt, sagt er:
„Sport und Technik? Ick nich, Strammstehen liejt mia nich. Hab' noch jenug von's letzte Mal.“
Die Lehrlinge sind 16-18 Jahre alt und es ist wohl kaum anzunehmen, daß sie den Drill der faschistischen Wehrmacht kennengelernt haben. Es ist offensichtlich, daß dieses und die vielen anderen Argumente nicht aus den Hirnen dieser Lehrlinge stammen.

Was tut die Kreisleitung EKO, um die Mitglieder zu standhaften Patrioten zu erziehen?
Kurzgespräche (Politinformationen) werden mit der Ausbildung verbunden durchgeführt, wurde uns gesagt. Die Agitatoren sind zur Anleitung sogar schon einmal (!) zusammengefaßt worden. Aber die Kameraden haben „wenig Interesse“ an den Kurzgesprächen. Sicherlich werden sie trocken und langweilig durchgeführt. Außerdem hört die patriotische Erziehung nicht mit dem Ende des Kurzgesprächs auf.
Was ist zu tun?
Es macht sich also in den Kreisleitungen notwendig, Kader zu entwickeln, ohne die wir nicht zu dem gewünschten Erfolg kommen. Das heißt, die Entwicklung der Kameraden beobachten, ihnen ihrer Qualifikation entsprechend Aufgaben stellen, dabei Kritik und Selbstkritik kämpferisch entfalten und sie mit der fortschrittlichsten Wissenschaft, dem Marxismus-Leninismus, vertraut machen, damit sie die Zusammenhänge unseres Lebens verstehen lernen und ihr Wissen in der Arbeit richtig anwenden. Natürlich müssen die Funktionäre der Kreisleitungen selbst mit gutem Beispiel vorangehen und sich dauernd qualifizieren. Nur diejenigen Funktionäre werden eine gute Arbeit leisten, die die Lösung der ständig wachsenden Aufgaben durch die Anwendung des Marxismus-Leninismus in ihrer praktischen Arbeit sicherstellen.
Die Schulbeschickung muß systematisch und planmäßig organisiert werden, und vor allen Dingen darf die Leitung die zurückgekehrten Schüler nicht aus den Augen verlieren. Ein weiterer Fehler, der oft gemacht wird, ist der, daß man Kameraden mit Funktionen betraut, ohne zu wissen, ob sie den Anforderungen gewachsen sind. Man muß sie schrittweise an die Aufgaben heranführen und ihnen erst dann eine größere Aufgabe geben, wenn sie die vorherige gut erfüllt haben. All diese Probleme erfordern eine hohe Qualifikation der dafür verantwortlichen Funktionäre, und es ist darum für sie eine Pflicht, sich in der Anleitung von Menschen ständig und systematisch zu schulen. Kurz gesagt heißt das also: Die Kader entwickeln, richtig einsetzen, anleiten und schulen; sich um die Menschen kümmern und stets mit ihren Sorgen und Erfolgen vertraut sein. Dazu ist es notwendig, umgehend einen Kaderentwicklungsplan aufzustellen.
Die Begeisterung unter den Mitgliedern ist groß, und es liegt an den Leitungen, die richtige Auswahl der entwicklungsfähigen Kameraden zu treffen. Mit der Größe der Aufgaben wächst das Verantwortungsbewußtsein der Kameraden. Die Kraft der Arbeiterklasse gibt uns die Gewähr für eine erfolgreiche Erfüllung unserer Aufgaben, und unser Wettbewerb wird ein erneuter Schlag sein gegen die Kriegsbrandstifter. Darum setzt alle Kraft in die erfolgreiche Durchführung unseres Wettbewerbes!

Die Kameraden des Lehrkombinats EKO üben fleißig, denn sie wollen gute Funker werden und beweisen den Kameraden, die nur Motorrad fahren wollen, daß diese Sportart ebenso interessant ist.



Der Kamerad Schaub zeigt den Hochöfner-Lehrlingen, wie man mit Karte und Kompaß umgeht. Die Kameraden hören aufmerksam zu, denn sie wollen Sieger im Geländeorientierungsmarsch werden.



Meisterschaften im Gelände- und Schießsport in DOMMITZSCH ganz groß!

Von Hans Schmidt

Der 12. April 1953 war für das kleine Städtchen Dommitzsch im Kreis Torgau ein bedeutungsvoller Tag, der sich jedem Einwohner fest einprägte. In den Vormittagsstunden dieses Tages zog ein großer Demonstrationszug mit ungefähr 700 Teilnehmern durch die Straßen, vorneweg ein Musikzug der Kasernierten Volkspolizei, dahinter ein Fahnenzug, der die Fahnen der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der Gesellschaft für Sport und Technik, der Freien Deutschen Jugend, der Thälmann-Pioniere und die Fahnen der Deutschen Demokratischen Republik mitführte. Dem Fahnenzug folgten Kameraden der Kasernierten Volkspolizei mit ihren Karabinern, dann kamen die Vertreter der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der Massenorganisationen und der Kreisleitung der Gesellschaft für Sport und Technik. Daran schlossen sich 400 Mitglieder der GST, 50 Freunde der FDJ, 60 Thälmann-Pioniere und eine große Zahl von Werktätigen.

Was war der Grund dieses außergewöhnlichen Ereignisses? Das Städtchen Dommitzsch trug seine Meisterschaften im Gelände- und Schießsport der Gesellschaft für Sport und Technik aus.

Die Demonstration bewegte sich auf den Marktplatz zu. Dort hatte sich in der Zwischenzeit eine größere Menge interessierter Zuschauer eingefunden. Die Einwohner von Dommitzsch unterhielten sich über dieses einzigartige Ereignis und fast aus allen Gesprächen ging die Aufgeschlossenheit und Begeisterung der Einwohner Dommitzschs für die Arbeit der GST hervor. Der 1. Sekretär der Kreisleitung der GST eröffnete die Meisterschaften und spornte alle Teilnehmer zu großen Erfolgen an. Dann begannen die eigentlichen Wettkämpfe.

Während sich die Kameraden, unter denen sich auch viele Nichtmitglieder der GST befanden, auf dem Marktplatz zum Gepäckorientierungsmarsch fertigmachten, zogen die übrigen Teilnehmer zum Schießstand, wo der Schießwettkampf und Dreikampf ausgetragen wurde. Dort war durch unsere Volkspolizei alles gut vorbereitet und die nötigen Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden. Am Gepäckorientierungsmarsch beteiligten sich 15 Mannschaften und es herrschte überall frohe Stimmung. Großen Spaß gab es, als die Zuschauer den aktiven Kameraden unter beträchtlichem Stimmaufwand noch letzte gut gemeinte Anweisungen mit auf den Weg gaben.

Die einzelnen Gruppenführer machten ihre Kameraden mit dem gesamten Marschweg und den Kontrollpunkten vertraut und überprüften noch einmal die Kleidung und das Gepäck der Teilnehmer. Während auf dem Marktplatz der Musikzug der Kasernierten Volkspolizei ein Platzkonzert abhielt, marschierte eine Gruppe nach der anderen in einem bestimmten Zeitabstand ab. Die Zusammensetzung der Mannschaften war unterschiedlich. Während manche Gruppen nur aus Jugendlichen bestanden, sah man andere, die sich aus älteren Kameraden zusammensetzten. Auch Mädchen waren unter den Teilnehmern. Einige Gruppen „verbiesterten" sich etwas im Gelände. Die Kameraden meinten, „die Kompaßnadel hätte geklemmt", doch zum Schluß erreichten alle 15 Mannschaften, wenn auch mit einigen Blasen an den Füßen, das Ziel. In der Zwischenzeit war für unsere Thälmann-Pioniere ein Radrennen in den Straßen Dommitzschs durchgeführt worden, und die Zuschauer feierten stürmisch ihre jungen „Meister der Pedale". Auf dem Sportplatz wurden Eierlaufen und Sackhüpfen veranstaltet und an dem Luftgewehrstand standen unsere jungen Freunde Schlange, um auch einmal ihre Kunst und Fertigkeit im Schießen unter Beweis zu stellen.

Auf dem KK-Schießstand und der Dreikampfstätte wurde in verbissenen Kämpfen um den Titel gerungen. Viele Kameraden meinten, daß es nicht nur darauf ankäme, gut zu schießen, sondern sich auch im Gelände richtig zu bewegen. So mancher „strenge Pazifist" war unter den Schützen zu finden.

Schnell vergingen die Stunden. Beim Abschluß der Meisterschaften konnte man auf rund 1000 Teilnehmer zurückblicken. Das war ein gewaltiger Erfolg, denn das Städtchen Dommitzsch hat im ganzen nur 3000 Einwohner. Den Abschluß der Meisterschaften bildete das Auftreten einer Kulturgruppe der Kasernierten Volkspolizei und die Verteilung der Preise und Auszeichnungen an die Sieger. Dann vergnügte man sich noch ein paar Stunden beim Tanz.

Wie war es den Kameraden in Dommitzsch gelungen, die Meisterschaften zu einem solchen Erfolg zu machen? Es gibt drei Gründe dafür:

1. verstand die Kreisleitung durch eine gute organisatorische Vorbereitung nach den Direktiven des Zentralvorstandes die Durchführung dieser Meisterschaften sicherzustellen;
2. wurde durch eine gute Zusammenarbeit mit der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der Kasernierten Volkspolizei, den Massenorganisationen und den Betriebsleitungen die Möglichkeit geschaffen, breite Kreise von Werktätigen zu erfassen. Außerdem gelang es, durch den Einsatz ehrenamtlicher Kader die organisatorische Durchführung sicherzustellen;
3. und nicht zuletzt hatten die Kameraden durch eine ausgezeichnete Propagierung der Meisterschaften durch Plakate und durch den Einsatz von Agitatoren die Bevölkerung mit allen Einzelheiten vertraut gemacht.

Wie ging nun das Sekretariat der Kreisleitung an diese Arbeit heran? Auf der Grundlage der Richtlinien des Zentralvorstandes über die Durchführung von Betriebsmeisterschaften setzte sich das Sekretariat der Kreisleitung zu einer eingehenden Aussprache und Diskussion zusammen. Dann beschloß es den Plan zur Durchführung der Meisterschaften und legte die Verantwortlichkeit der einzelnen Funktionäre fest. In vier Schwerpunkten des Kreises wurde die Durchführung der Meisterschaften ge-



Die Grundeinheit der GST des Instituts für Lehrerbildung in Güstrow führte am 11. und 12. April ihre ersten Meisterschaften im Gelände- und Schießsport durch. Bei herrlichem Frühlingswetter begaben sich die Kameraden auf den Gepäck-Orientierungsmarsch. Hier sehen wir sie an einer Station dieses Marsches.

plant. Hierzu wurden die Mitglieder unserer Gesellschaft und die Werktätigen der umliegenden Orte eingeladen.

Bei der Aufstellung der Schwerpunkte wurde von der Kreisleitung Torgau besonderer Wert auf die Verlagerung der Meisterschaften in die Landgemeinden gelegt, da der Kreis mehr oder weniger ein landwirtschaftliches Gebiet ist. Die materielle Sicherstellung der Meisterschaften wurde dadurch möglich gemacht, daß sich die Kreisleitung vorher eine genaue Übersicht über die Teilnehmerzahl aus den Grundeinheiten verschaffte und eine Meldestelle einrichtete, in der sich Nichtmitglieder unserer Gesellschaft eintragen konnten. Weiterhin wurde veranlaßt, daß vorher eine namentliche Meldung der Gruppenführer erfolgte, die eine genaue Einweisung erhielten. Nach der nunmehr bekannten Teilnehmerzahl wurde ein Plan über den Munitionsverbrauch ausgearbeitet, ebenfalls über die übrigen Materialien, wie Kompasse, Startnummern, Gewehre usw.

Die Kreisleitung Torgau berief eine gemeinsame Sitzung mit den Vertretern der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der Kasernierten Volkspolizei, den Massenorganisationen und den Betriebsleitungen ein. In dieser Sitzung wurde der geplante Ablauf der Meisterschaften diskutiert. Nach Zustimmung zu demselben erklärten die Vertreter, bei der Vorbereitung und Durchführung ihre volle Unterstützung zu gewähren. Die Unterstützung sah folgendermaßen aus: Für den Gepäckorientierungsmarsch stellte die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands 6 Mannschaften, die ebenfalls als Agitatoren eingesetzt wurden. Die Volkspolizei stellte eine Gastmannschaft und erklärte sich bereit, den Schießstand und die Hindernisbahn für die Meisterschaften zur Verfügung zu stellen. Die Kasernierte Volkspolizei half ebenfalls durch die Bereitstellung von Ausbildungsmaterialien. Außerdem wurde ein Musikzug zur Umrahmung der Veranstaltung in Dommitzsch eingesetzt. Das Deutsche Rote Kreuz stellte für alle Kontrollpunkte während der Durchführung der Meisterschaften Sanitätsposten. Durch die Betriebsleitungen der volkseigenen Betriebe wurden Preise in einem Gesamtwert von etwa 1000 DM bereitgestellt. Das wesentlichste war aber, daß die Kreisleitung es verstanden hat, ehrenamtliche Kader einzusetzen. Zum Beispiel waren beim Gepäckorientierungsmarsch alle Kontrollposten, beim Dreikampf die Zeitnehmer und beim Schießen die Aufsicht mit ehrenamtlichen Kräften besetzt.

Durch den Einsatz von Agitatoren wurde eine gute Propagierung und damit eine gute Beteiligung gesichert. Wesentlich ist dabei, daß durch diese Vorbereitung Massen mobilisiert wurden. Die zu Beginn der Veranstaltung durchgeführte Demonstration erfolgte gut diszipliniert und zeigte die volle Einsatzbereitschaft unserer Kameraden und der ländlichen Bevölkerung bei der Stärkung der Verteidigungsbereitschaft unserer Heimat. Diese Arbeitsweise der Kreisleitung sicherte den Erfolg der Meisterschaften in Dommitzsch und bildet ein nachahmenswertes Beispiel für die weitere Durchführung der Meisterschaften.

Einige ernste Worte zur Herausgabe der Lehrmaterialien

Von Günter Wollert

Die Redaktion beabsichtigte, in dieser Nummer die in der zweiten Ausbildungsetappe erschienenen Lehrmaterialien zu veröffentlichen und damit dem Wunsche vieler Kameraden nachzukommen. In vielen Unterhaltungen mit Kameraden aus den Grundeinheiten und in Schreiben an die Redaktion kam zum Ausdruck, daß die Lehrmaterialien oft sehr verspätet erscheinen und schlecht verteilt werden. Nach Rücksprache mit den verantwortlichen Kameraden im Zentralvorstand der Abteilung Materialversorgung, dem Kameraden Böhmer und dem Kameraden Keller, stellte sich heraus, daß eine genaue Übersicht über die sich im Druck befindlichen Lehrmaterialien und ihre Auslieferungstermine nicht bestand.

Hier einige Angaben darüber, wie die Abteilung Materialversorgung des Zentralvorstandes bisher in dieser Frage gearbeitet hat. Für eine Reihe von Druckaufträgen gab es keine schriftlichen Unterlagen, also auch nicht die Möglichkeit der Kontrolle der Auslieferung dieser Materialien. An einen Verlag, der mit einigen Abteilungen des Zentralvorstandes zusammenarbeitet, wurde eine Rechnung mit einer sehr großen Summe doppelt überwiesen, was jetzt zur Folge hat, daß man diesen Verlag die überwiesenen Mittel abarbeiten lassen muß. Mit der Auftragszentrale wurde ein Vertrag abgeschlossen, in dem sich die Auftragszentrale verpflichtet, den Druck und die Auslieferung einiger Lehrmaterialien sicherzustellen. Man verläßt sich darauf, daß die Auftragszentrale schon dafür sorgen wird, daß unsere Kameraden rechtzeitig in den Besitz der Lehrmaterialien kommen. Die wichtige politische Aufgabe der Kontrolle der regelmäßigen Auslieferung der Lehrmaterialien wird also Menschen überlassen, die in die Arbeit der Gesellschaft für Sport und Technik wenig Einblick haben, geschweige denn wissen, daß es einen Wettbewerb, Meisterschaften und eine zweite Ausbildungsetappe gibt.

Die Redaktion hat durch Rücksprache mit einzelnen Abteilungen einmal festgestellt, wie es mit der Auslieferung der Lehrmaterialien für die zweite Ausbildungsetappe steht. Das Ergebnis zeigt, daß die Zustände in dieser Frage unhaltbar sind und schleunigst Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um für die folgenden Ausbildungsetappen derartige Fehler zu vermeiden. Wir wissen, daß die mit der Ausarbeitung der Materialien beauftragten Kameraden des Zentralvorstandes nicht nur mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, sondern daß für viele von ihnen diese Aufgaben neu und ungewohnt sind. Wir wissen auch, daß die Druckereien die vereinbarten Termine nicht einhielten.

Wie sieht es nun in einigen Abteilungen aus? Die Abteilung Gelände- und Schießsport gibt für die zweite Ausbildungsetappe vier Materialien heraus, und zwar Gelände- und Schießsport Teil 5 bis 8 und Kartenkunde Teil 5 und 6. Diese Materialien sind nach Angaben des Kameraden Hülsewische von dieser Abteilung am 26. April ausgeliefert worden. Die Materialien für den Reitsport und den Hundesport werden sogar erst am 10. Mai ausgeliefert. Die Manuskripte wurden der Druckerei für die beiden letzten Materialien am 4. März geliefert, während die Druckgenehmigung am 23. April noch nicht beantragt war. Diese Materialien sollen aber schon seit dem 1. April, also seit dem Beginn der zweiten Ausbildungsetappe, benutzt werden. Das trägt nicht dazu bei, die Bemühungen der Kameraden in den Grundeinheiten zu unterstützen, eine regelmäßige Ausbildungsarbeit durchzuführen. Nicht viel anders sieht es für die Lehrmaterialien im Nachrichtensport aus, die in der Zeit vom 16. bis 18. April ausgeliefert wurden, und ebenfalls im Motorsport, wo die Auslieferung erst am 21. April abgeschlossen war. Das sind die realen Zustände, über die man sich nicht hinwegtäuschen kann. Was sind die Ursachen dafür?

Für die Kontrolle der Auslieferung der Lehrmaterialien gibt es keine wirklich verantwortliche Stelle im Zentralvorstand. Die Abteilung Materialversorgung hat keine Übersicht, und die Fachabteilungen verhandeln zum Teil selbst mit den Druckereien und Verlagen, ohne jedoch eine sorgfältige Kontrolle auszuüben.

Um diesen Zustand zu beenden und endlich eine Sicherheit dafür zu schaffen, daß die Kameraden in den Grundeinheiten rechtzeitig in den Besitz der Lehrmaterialien kommen, gibt es nur eine Lösung: Die Lehrmaterialien müssen rechtzeitig und sorgfältig ausgearbeitet werden. Im Zentralvorstand muß festgelegt werden, wer für die termingerechte Herstellung der Druckmaterialien verantwortlich ist und die Verhandlungen mit Druckereien und Verlagen führt. Die Fachabteilungen müssen von den damit beauftragten Kameraden die Termine zur Lieferung der Manuskripte mitgeteilt erhalten und haben diese dann strikt einzuhalten. Für die gesamten Korrekturarbeiten, Verhandlungen mit Druckereien und Verlagen und für die termingemäße Auslieferung der Materialien wären diese Kameraden direkt dem Sekretariat verantwortlich.

Die Kameraden in den Grundeinheiten erwarten, daß die verantwortlichen Funktionäre des Zentralvorstandes Maßnahmen ergreifen, um in Zukunft die wichtige politische Aufgabe der regelmäßigen Auslieferung der Lehrmaterialien sicherzustellen.



„Kutter klar“ in Seeburg

Von Fred Beier

Ein herrlicher Frühlingsmorgen. Hell und warm strahlt die Sonne vom wolkenlosen Himmel. Die nur leicht bewegte Oberfläche des Sees spiegelt und glitzert im Sonnenschein. Glucksend schlagen die kleinen Wellen gegen die Kutter, die sich sanft am Bootssteg wiegen. Leise knarren die Leinen. Wenn man sich dem Land zuwendet, sieht man trutzig und mächtig die alte Burg stehen . . . die Seeburg. In diesen alten Gewölben sind jedoch heute keine „Ritter“ und „Knappen“ mehr, sondern Kameraden aus den einzelnen Kreisen des Bezirkes Halle, die hier ihre praktische Ausbildung durchführen. Seeburg ist der Stützpunkt Seesport des Bezirkes. Mit Begeisterung üben hier Wochenende für Wochenende junge Seesportler, um später über die Meere zu fahren oder unsere Heimat an den Seegrenzen zu schützen.

Diesmal sind Kameraden aus Buna und Thale in Seeburg und lebhaft bei der Ausbildung. Der Dienstplan sieht neben der Flaggenparade das Kurzgespräch und die Grundausbildung vor sowie Bootsdienst, Loten, Signaldienst und Knoten. Jedoch fehlt keineswegs das „Backen und Banken“, denn das „Pullen“ macht schon tüchtig hungrig, wie uns ein etwas „kräftig“ aussehender Kamerad versichert.

Die Kameraden Graf und Loewe führen die Ausbildung im Stützpunkt durch und helfen den Kameraden, die sich beharrlich auf die Meisterschaften und auf die Ablegung der Seesportprüfung „A“ vorbereiten. Die Kameraden verlangen sehr viel von sich selber. Was gehört alles dazu, um die Seesportprüfung „A“ zu erwerben? Wie vielseitig ist das Gebiet der Seemannschaft? Viele Schwierigkeiten in den Seemannsausdrücken müssen überwunden werden, viele Begriffe sind neu. Aber die Kameraden lassen sich nicht abschrecken. Um so bedauerlicher ist es, daß diese Kameraden, die noch nicht die Seesportprüfung „A“ besitzen, an den Meisterschaften nicht teilnehmen dürfen. Nach den Richtlinien für die Meisterschaften im Seesport werden nur Teilnehmer zugelassen, die mindestens Träger der Seesportprüfung „A“ sind. Etwa fünf Sechstel aller Seesportler in der GST wären also dadurch von der Teilnahme ausgeschlossen. Die Abt. Seesport gab dazu folgende Stellungnahme:

„In vielen Kreis- und Bezirksleitungen bestehen noch über die Teilnahmeberechtigung an den Meisterschaften der Gesellschaft für Sport und Technik im Seesport Mißverständnisse. Auf Grund des Ausbildungsstandes unserer Lehrgruppen ist es selbstverständlich, daß an den Kreis- und Bezirksmeisterschaften auch die Kameraden teilnehmen können, die sich z. Zt. auf die Ablegung des Leistungsabzeichens der Seesportprüfung „A“ seemännisch vorbereiten und die Seesportprüfung „A“ bis zum Ende der 2. Ausbildungsetappe ablegen.“

Der Kamerad Dippelt sagt uns, daß in Buna die theoretische Ausbildung gute Fortschritte macht. Die praktische Ausbildung im Bootsdienst muß jedoch in Seeburg durchgeführt werden, da in Buna kein Kutter vorhanden ist. Wie uns die Bezirksleitung mitteilt, wird in den nächsten Tagen ein Kutter aus Halle den Kameraden aus Buna, Leuna und Merseburg zur Verfügung stehen, damit auch die Ausbildung im Bootsdienst gewährleistet ist. Jedoch besitzt die Bezirksleitung Ende April noch keine Klarheit über den Stand der Vorbereitung der Meisterschaften im Kreismaßstab, die am 16. und 17. Mai stattfinden sollen.

Der größte Teil der Kameraden der Lehrgruppe Seesport Buna hat sich verpflichtet, bis zum 31. Juli 1953 die Seesportprüfung „A“ zu erwerben. Außerdem wollen die Kameraden, um ihre Ausbildung zu gewährleisten, 20 Klappbuchsen, ein Seehafenmodell und eine Knotentafel anfertigen. Das sind gute Beispiele der Arbeit, die jedoch losgelöst von unserem Wettbewerb erreicht wurden. Zwar ist ein Kampfplan über den Wettbewerb vorhanden, aber die Kameraden aus Buna wie aus Thale spüren noch wenig davon. Wir hoffen, daß die Leitungen der Grundeinheiten sehr schnell aufwachen.

Die Verteidigungsbereitschaft, die Begeisterung für die Ausbildung ist bei den Kameraden vorhanden. Die Aufgabe der Leitung besteht jetzt darin, die Kameraden anzuleiten und zu erziehen. Der Wettbewerb gibt uns hierzu eine sehr gute Hilfe.

Wenn auch die Kameraden aus Thale Schwierigkeiten bei der Bereitstellung eines Fahrzeuges haben, das sie nach Seeburg bringen soll, so zeigt sich hierin nur eine kleine Schwäche der Leitung. Eine größere Schwäche zeigt sich, als wir uns über die Durchführung der politischen Kurzgespräche erkundigen. Die Antwort ist eindeutig: „Kurzgespräch? . . . ham wa noch nicht jemacht.“

Offenbar unterschätzt die Leitung die Bedeutung des Kurzgespräches. Wie will man eine patriotische Erziehung gewährleisten, wenn man nicht einmal das Kurzgespräch durchführt? Es wird Zeit, daß man von seiten der Leitung einmal ernsthaft darüber nachdenkt.

Wenn auch der größte Teil der Kameraden noch in der Lehre ist, so kommt doch deutlich aus ihren Worten ihre Verteidigungsbereitschaft zum Ausdruck. Sie sagen ganz klar und eindeutig: Wir erwerben militärsportliche Kenntnisse, um unsere Heimat so stark zu machen, daß die Imperialisten es nicht wagen, sie anzugreifen.

Zu den obenstehenden Bildern:

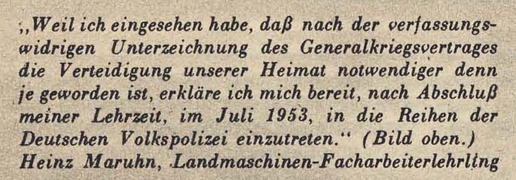
Ja, so einfach ist das nicht. Wer ein tüchtiger Seemann werden will, muß auch knoten können. In der Pause gehen die Kameraden zum Ausbilder, um sich noch einmal die Knoten zeigen zu lassen (Bild links).

Aller Anfang ist schwer. Das müssen auch die Kameraden aus Buna feststellen, als sie den ersten Bootsdienst durchführen. Heute ist es ihnen noch ungewohnt, morgen jedoch werden sie schon einen „sauberen Rees“ pullen (Bild rechts).

Wir schützen unsere Republik

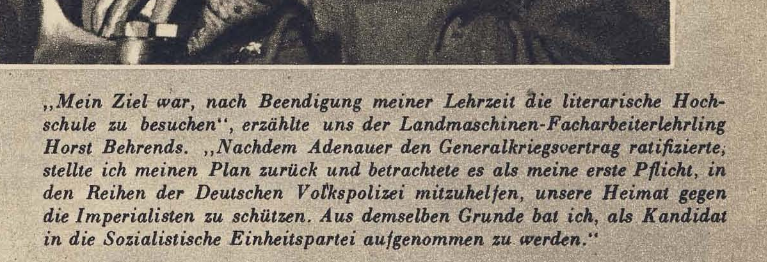


„Nach Abschluß meiner Lehrzeit", erklärte der Motoren-Facharbeiterlehrling Hans Schmidt, „werde ich in die Reihen der Deutschen Volkspolizei eintreten. Nach der Unterzeichnung des Generalkriegsvertrages ist es unbedingt notwendig, unsere Kasernierte Volkspolizei so zu verstärken, daß kein Feind es wagen wird, seinen Fuß auf das Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik zu setzen."



„Weil ich eingesehen habe, daß nach der verfassungswidrigen Unterzeichnung des Generalkriegsvertrages die Verteidigung unserer Heimat notwendiger denn je geworden ist, erkläre ich mich bereit, nach Abschluß meiner Lehrzeit, im Juli 1953, in die Reihen der Deutschen Volkspolizei einzutreten." (Bild oben.)
Heinz Maruhn, Landmaschinen-Facharbeiterlehrling





„Mein Ziel war, nach Beendigung meiner Lehrzeit die literarische Hochschule zu besuchen", erzählte uns der Landmaschinen-Facharbeiterlehrling Horst Behrends. „Nachdem Adenauer den Generalkriegsvertrag ratifizierte, stellte ich meinen Plan zurück und betrachtete es als meine erste Pflicht, in den Reihen der Deutschen Volkspolizei mitzuhelfen, unsere Heimat gegen die Imperialisten zu schützen. Aus demselben Grunde bat ich, als Kandidat in die Sozialistische Einheitspartei aufgenommen zu werden."

Der Traktoren-Facharbeiterlehrling Horst Rose sagte uns:
„Zum Schutze unserer Heimat gegen die amerikanischen und westdeutschen Aggressoren betrachte ich es als meine Pflicht, nach Beendigung meiner Lehrzeit im Juli 1953, die Reihen der Volkspolizei durch meinen Eintritt zu verstärken, um so am Schutze unserer Heimat mitzuhelfen. Außerdem sehe ich durch meinen zukünftigen Dienst bei der Volkspolizei eine Möglichkeit, mich beruflich weiterzubilden zu können."



AUF DEN SPUREN Otto Lilienthals

Von Kurt Hanne

(Fortsetzung)

1889 veröffentlichte Otto Lilienthal sein Buch „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst".

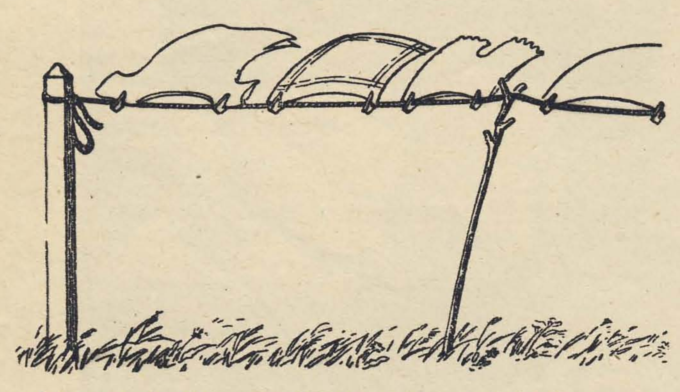
„Es läßt sich folgern", so sagte er über den Auftrieb, „daß man mit der Luft, die beim Fliegen vorteilhaft tragen soll, meistens zu roh umgegangen ist. Die Luft, welche uns bei geringstem Aufwand an mechanischer Arbeit tragen soll, darf nicht durch ebene Flächen zerrissen, geknickt und gebrochen, dieselbe muß vielmehr durch richtig gewölbte Flächen gebogen und sanft aus ihren Lagen und Richtungen abgelenkt werden.

Ist diese Ansicht die richtige, daß in der Vermeidung von Wirbelbewegungen dasjenige Prinzip verborgen liegt, welches uns vielleicht einmal in den Stand setzt, die Luft wirklich zu durchfliegen, so kann man fast mit geschlossenen Augen dem Geheimnis des Luftwiderstandes nachspüren . . ."

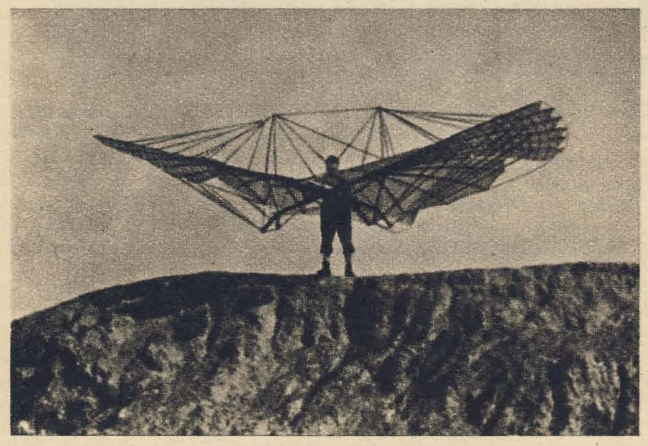
Nachdem Otto Lilienthal so die theoretischen Grundlagen der „Fliegekunst" erforscht hatte – wenngleich sie auch nicht mehr in allen Punkten unseren heutigen Erkenntnissen standhalten – nahm er die praktischen Versuche aus seiner Jugendzeit wieder auf. Die beiden Brüder bauten sich eine große Tragfläche, 11 m lang und 1,40 m tief, in der Mitte eine Öffnung für den Körper.

Auf einem kleinen Hügel in Lichterfelde stellte sich Gustav in den Apparat, mit Macht zerrte der 3 bis 7 m/sec starke Wind an der Fläche, man spürte förmlich, wie der Apparat auf dem Luftstrom schwamm. Bei einer plötzlichen Schwankung verlor Gustav das Gleichgewicht, der Wind schleuderte den Menschen in den Sand, warf die Fläche herum und sie zerbrach.

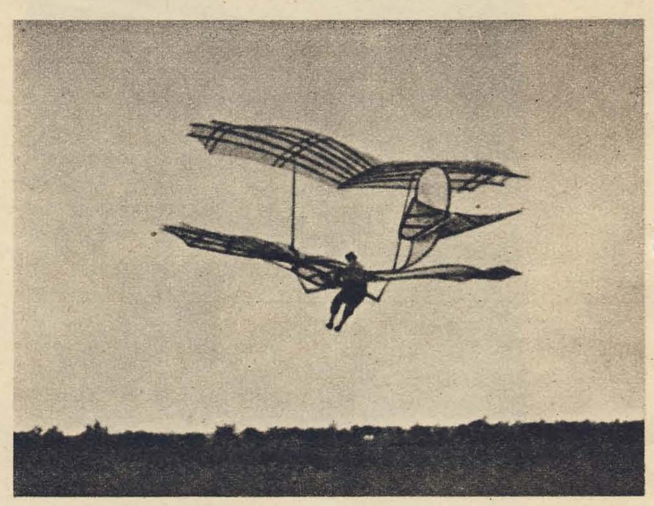
„Jetzt haben wir gesehen, wie wir es nicht machen müssen", sagte Otto Lilienthal und ging – aber jetzt ohne seinen Bruder, der nicht mehr mitmachen wollte — wieder an die Arbeit. Im Garten seines Hauses ließ er sich ein Sprunggerüst errichten, erst 1 m hoch, dann 2 m, mit 8 m Anlauffläche. Hier übte er Absprung und Landung. Im Sommer 1891 ging Otto Lilienthal dann zum erstenmal wieder hinaus ins Gelände. Zwischen Werder und Groß-kreutz, in Drewitz, glitt er unzählige Male die Hänge hinab. Freilich überstieg die Flugweite kaum 20 bis 30 Meter, die Drewitzer Hügel erhoben sich ja auch nur 5 bis 6 Meter aus dem Gelände.



Wäsche an der Leine – von Lilienthal als ein Beispiel des Auftriebs gewölbter Flächen beobachtet und gezeichnet.



Lilienthals Gleitschwingenflieger.



Lilienthals Doppeldeckgleitflieger. Ansicht schräg von unten und hinten: zeigt deutlich die horizontale und die vertikale Steuerfläche

Bei seinen Versuchen wurde Otto Lilienthal immer sicherer. Er erhöhte den Flächeninhalt von 8 m² auf 10 m² und fügte eine Art Windfahne als Seitenleitwerk hinzu, dann baute er eine Höhenflosse, die die Bewegung um die Querachse dämpfen soll. Gesteuert wurde der Apparat durch die Verlagerung des Körpergewichts; senkte sich die rechte Fläche, warf Lilienthal die Beine nach links, bäumte sich der Apparat auf, warf er sie nach vorn.

Ein Jahr später erhöhte er die Fläche seines Apparates auf 24 m² und sprang erstmals von der 10 Meter hohen Wand einer Kiesgrube in Südende ab. Flugweiten bis zu 80 Meter belohnten den nun 44jährigen. In den darauffolgenden Jahren ging er zum Bau von Doppeldeckern über, da diese infolge ihrer geringeren Spannweite leichter zu steuern waren. Er ließ sich bei Lichterfelde einen 15 Meter hohen Hügel aus Schuttabfällen aufschütten, von dem er bei allen Windrichtungen starten konnte. Sogar bei Windstärken von mehr als 10 m/sec machte Lilienthal seine Versuche, und oft trug ihn der am Hügel emporstreichende Wind über die Hügelspitze empor, wo er sich einige Zeit mit seinem Apparat unbeweglich in der Luft hielt.

Die Berliner strömten in großen Scharen an den Sonntagen nach Lichterfelde, um Otto Lilienthal bei seinen

Versuchen zuzusehen. „Varickt, aber hübsch!“ war ihre Meinung, und manches Spottwort mußte sich Lilienthal gefallen lassen. Aber wenn er dann oben auf dem Hügel stand und sich anschickte, den Flug zu wagen, dann verstummten auch die lautesten Spötter vor der mutigen Tat dieses großen Pioniers, der fest an sein Werk glaubte und den Einsatz seines Lebens nicht scheute, um dem Gedanken des Segelflugs zum Siege zu verhelfen.

Der Segelflug, das war sein Ziel, vom Motorflug wollte er nichts wissen, wenngleich er auch einen Apparat baute, in dem ein Kohlensäuremotor die Flügelspitzen in Schwingungen versetzen sollte. Aber das betrachtete er lediglich als Vorübung zum reinen Segelflug. Um noch größere Höhen zu erreichen, verlegte Otto Lilienthal seine Flugversuche in die Rhinower und Stöllner Berge zwischen Rathenow und Neustadt, die bis zu 80 Meter Höhe ansteigen. Hier erreichte er bei seinen Flügen Weiten bis zu 350 Meter und Höhen bis zu 18 Meter, was immerhin der Höhe eines großen vierstöckigen Hauses entspricht.

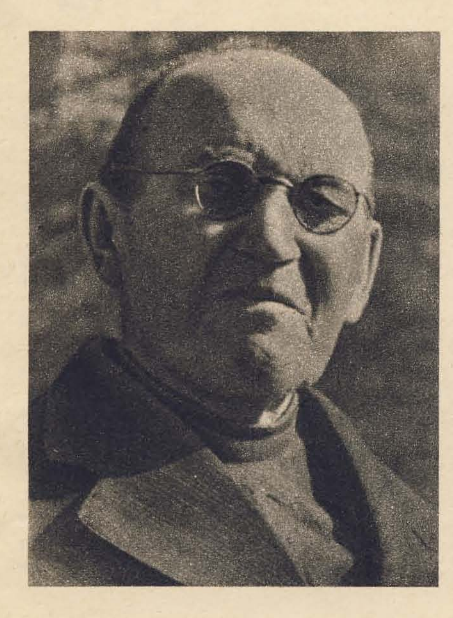
Immer neue Gedanken kamen ihm bei seinen Flügen. Die Steuerung durch Gewichtsverlagerung erschien ihm nicht mehr ausreichend, und er erwog den Einbau eines beweglichen Höhenruders. Auch die Tragflächen wollte er steuerbar machen – vielleicht mit Hilfe einer Verwindung –, aber dazu kam es nicht mehr.

Zu seinem großen Leidwesen fand sich zu seinen Lebzeiten niemand, der ihm nachgeeifert hätte. Einmal, als sich der Abend über die Rhinower Berge herabsenkte, sprach er diesen Gedanken aus:

„Mein größter Wunsch wäre es“, sagte er, „daß recht viele junge Leute – möglichst aber nur solche – sich mit meinem Apparat beschäftigen wollten. Aber ich habe noch nicht einen gefunden, der sich freiwillig dafür interessiert. Ich selbst bin viel zu alt dafür. Wenn man die Vierzig überschritten hat, fehlt bei allem guten Willen das Beste: die Elastizität, die jugendliche Ausdauer und, was vielleicht noch wichtiger ist: der Mut. Ich meine da nicht den Mut, der soviel heißt wie Selbstvertrauen und Festhalten an dem einmal gesteckten Ziel – ach nein, ich meine einen viel einfacheren Mut, der soviel bedeutet wie: sich nicht fürchten. Oft, wenn ich fliegen soll, fürchte ich mich, namentlich wenn der Wind böig ist und ich die weite Fahrt von Berlin hierher doch nicht umsonst gemacht haben will. Die Luft ist dann unberechenbar, und wenn man ihr keine eigene energische Geschwindigkeit entgegensetzen kann, droht sie verhängnisvoll zu werden. Wäre ich jung und stände ich für mich allein, so hätte ich es vielleicht weiter gebracht.“

Aber dann scheuchte er diese Gedanken von sich und setzte unermüdlich seine Versuche fort.

(Wird fortgesetzt)



Er sah Otto Lilienthal fliegen – der jetzt 84-jährige Böttcher Wilhelm Arndt aus Rhinow.

FLUGMODELL Weltrekorde

Bestätigt von der Fédération Aéronautique Internationale, Stand vom 31. 12. 1952.

Alle Kategorien

Dauer: Modell von Wladimir Pjetuchof, UdSSR, 21. Juli 1951 — 5 h 10 Min.

Entfernung in gerader Linie: Modell von Georgij Ljubuschkin, UdSSR, 22. Juli 1951 — 356,794 km

Höhe: Modell von Georgij Ljubuschkin, UdSSR, 13. August 1947 — 4152 Meter

Geschwindigkeit in gerader Linie: Modell von Eug. Stiles, USA, 20. Juli 1949 — 129,768 km/h

Geschwindigkeit im Rundflug: Modell von Zdĕnek Husička, Tschechoslowakei, 13. Juli 1952 — 245,052 km/h

Genormte Modelle

Flugmodelle mit Gummimotor

Klasse I A-1

Dauer: Modell von Michael Kiraly, Ungarn, Type: UM-22, Budapest-Megyer, 20. August 1951 — 1 h 27 Min. 17 Sek.

Entfernung in gerader Linie: Georg Benedek, Ungarn, Modell BM-1, von Flugplatz Rakos (Budapest) bis Dorf Hort, 20. August 1947 — 50,260 km

Höhe: Modell Roland Poich, Ungarn, Flugplatz Rakos (Budapest), 31. August 1948 — 1442 m

Geschwindigkeit in gerader Linie: Modell Wladimir Dawidof, UdSSR, Ufa, 11. Juli 1940 (bestätigt 16. September 1947) — 107,080 km/h

Flugmodelle mit mechanischem Motor

Klasse I B-1

Dauer: Modell Wladimir Pjetuchof, UdSSR, Motor M.K. 09 (7 cm^3), Silikatnaja, 21. Juli 1951 — 5 h 10 Min.

Entfernung in gerader Linie: Modell Georgij Ljubuschkin, UdSSR, Motor 4,4 cm^3, von Silikatnaja nach Gear, 22. Juli 1951 — 356,794 km

Höhe: Modell Georgij Ljubuschkin, UdSSR, Motor AMM-4 (9,6 cm^3), Silikatnaja, 13. August 1947 — 4152 m

Geschwindigkeit in gerader Linie: Modell „The Sodbuster“, USA, erbaut von Eug. Stiles, Motor „Triumph 51“ (8,226 cm^3), Alameda (Kalifornien), 20. Juli 1949 — 129,768 km/h

Flugmodelle mit mechanischem Motor

Klasse I B-2

Kategorie I

Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis: Modell von Leonard Peter Wright, Großbritannien, Motor Glaw Plug 2,42 cm^3, Namur, 10. August 1952 — 165,708 km/h

Kategorie II

Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis: Modell von Dr. A. Millet, Frankreich, Motor Glaw Plug Dooling 29 (9,406 cm^3), Milano, 7. Juni 1952 — 210,586 km/h

Kategorie III

Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis: Modell von Guido Battistella, Italien, Motor Dooling 61 (9,953 cm^3), Milano, 8. Juni 1952 — 238,478 km/h

Ferngelenkte Flugmodelle mit mechanischem Motor:

Klasse I-B-3a

Dauer: Modell von Walter A. Good, USA, Motor Forster 29 (4,9 cm^3), Andrews (Maryland), 15. Juni 1952 — 40 Min. 27,8 Sek.

Flugmodelle mit Reaktionsmotor

Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis: Modell Zdĕnek Husička, Tschechoslowakei, Motor Letmo MP 250, Brno-Husovice, 13. Juli 1952 — 245,052 km/h

Flugbootmodelle mit Gummimotor

Klasse II A-1

Dauer: Modell Irina Jegorowskaja, Silikatnaja, UdSSR, 21. Juli 1951 — 1 h 13 Min. 26 Sek.

Entfernung: Modell Ernst Horvath, Ungarn, Type: TM-16, von Majduszoboszlo nach Kunmadaras, 10. September 1949 — 45,150 km

Höhe: Modell Mathias Gasko, Ungarn, TM-22, Hajduzsoboszlo, 18. August 1949 — 939 m

Geschwindigkeit in gerader Linie: Modell Boris Abramoff, Jekaterinowka, UdSSR, 6. August 1940 — 76,896 km/h

Flugbootmodelle mit mechanischem Motor

Klasse II B-1

Dauer: Modell Michail Wassiltschenko, UdSSR, Motor K-16 (4,42 cm^3), Silikatnaja, 28. Juli 1950 — 2 h 50 Min.

Entfernung: Modell M. Jewgenji Kutscheroff, UdSSR, Motor 4,4 cm^3, von Silikatnaja nach Malje Dubrowki, 14. August 1951 — 130,597 km

Höhe: Modell Irakli Kawsadse, Alexandrowo-Kalinowo, UdSSR, 8. August 1940 (bestätigt 16. September 1947) — 4110 m

Geschwindigkeit in gerader Linie: Modell Roman Chabaroff, UdSSR, 2 Diesel-Motore MK-3 (2 × 3,5 cm^3), Start am Fluß Pichorka bei Kolonjetz, 18. August 1948 — 50,050 km/h

Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis: Modell M. B. Wassiltschenko, UdSSR, Motor „Baskin“ (1,96 cm^3), Silikatnaja, 16. August 1950 — 70,056 km/h

(Wird fortgesetzt)

Aus unserer Leserbriefmappe

So verwirklichen wir die Aufgaben unseres Wettbewerbs:

In 9200 Stunden einen SG 38 erbaut

Viele unserer Kameraden in den Ausbildungseinheiten Flugsport und darüber hinaus in allen anderen Ausbildungseinheiten klagen immer wieder darüber, daß ihnen für die Ausbildung nicht genügend Ausbildungsmaterial zur Verfügung steht. Ihnen möchten wir in den nachfolgenden Zeilen zeigen, wie die Kameraden der Ausbildungseinheit Flugsport des EKM und des Kreisbaubetriebes Halberstadt es verstanden haben, ohne finanzielle Mittel und Materiallieferungen das notwendige Ausbildungsgerät anzuschaffen. Diese Kameraden haben in 9200 Arbeitsstunden einen SG 38 und eine Segelflugschleppwinde hergestellt. Dies wurde unter Ausnutzung aller vorhandenen örtlichen Reserven und mit Unterstützung mehrerer Halberstädter Betriebe erreicht. Wir sind der Meinung, daß auch andere Kreise diesen Weg beschreiten und unserer Gesellschaft neues und mehr Ausbildungsmaterial schaffen können.

Wenn am 1. Mai auf dem Halberstädter Fluggelände die feierliche Eröffnung des Schulbetriebes durchgeführt werden kann, so verdanken wir es solchen Kameraden wie dem Kameraden Achim Schenk, der als Stützpunktleiter seine ganze Freizeit zur Verfügung stellte. Er setzt in seinem Betrieb an verantwortlicher Stelle seine ganze Kraft für die Erfüllung unseres Fünfjahrplanes ein. Die Kameraden Werner Gerdau und Karl-Heinz Krause haben ebenfalls in Hunderten von Baustunden zum Gelingen des großen Zieles beigetragen.

Die Ausbildungseinheit Flugsport des EKM ruft an dieser Stelle alle anderen Ausbildungseinheiten auf, in verstärktem Maße zur Selbstanfertigung von Ausbildungsmaterial überzugehen. Dadurch wird eine intensivere und noch bessere Ausbildung unserer Kameraden gewährleistet. Viele Kameraden haben hierdurch die Möglichkeit, sich verstärkt auf die Verteidigung der Heimat vorzubereiten.

GST Kreisleitung Halberstadt

Hallo, Bezirksleitung Rostock!

Am 16. Februar 1953 lief hier in Binz ein Kurzlehrgang der Gesellschaft für Sport und Technik im Schießsport. Ich bekam die Einladung und durfte daran teilnehmen. Der Lehrgang gefiel mir sehr gut, zumal ich jetzt auch mit dem Kleinkalibergewehr K 110 vertraut gemacht worden bin, um im Notfalle unsere Heimat mit der Waffe in der Hand verteidigen zu können. In der darauffolgenden Woche lief abermals ein Lehrgang, diesmal aber für Motorsport. Auch daran durfte ich mich beteiligen. Das Motorradfahren machte mir großen Spaß.

Nur eines gefällt mir nicht. Hier in Binz ist Sport und Technik noch so weit zurück. Wenn ich immer unsere Zeitschrift lese, muß ich feststellen, daß woanders viel mehr los ist als bei uns. Da gibt es Seesport, Reiten, Funksport. So etwas haben wir hier überhaupt noch nicht zu sehen bekommen. Denn auch wir hier oben auf Rügen sind Deutsche und wollen uns hier nicht von den imperialistischen Ländern was vormachen lassen, denn wir verteidigen genau so gerne unsere Heimat, wie es 1941 das Sowjetvolk getan hat.

Liebe Redaktion! Wo muß ich mich hinwenden, um zwei Abzeichen von der GST zu bekommen, denn hier gibt es keine.

Freundschaft!

Peter Westphal, Binz auf Rügen

Eine Rücksprache bei dem verantwortlichen Kameraden für die Materialausgabe im Zentralvorstand hat ergeben, daß die Bezirksleitung Rostock verabsäumt, die verschiedenen Materialien, darunter auch Abzeichen, regelmäßig beim Zentralvorstand in Empfang zu nehmen. Und die Kreisleitung scheint die Organisierung der Ausbildung zu „verabsäumen". Oder . . .?

Die Redaktion.

Legt die alte Gangart ab . . .

In der Zeitschrift „Sport und Technik" Nr. 4 erschien der Artikel „Mehr Anleitung für den Reitsport" vom Kameraden Udo Bünger. Auch ich möchte mich seinen Ausführungen anschließen. Ich bin nun inzwischen mit großen Hoffnungen von dem zentralen Reitstützpunkt der GST in Halle zurückgekehrt. Während einer Diskussion mit dem Kameraden Spindor während des Lehrgangs in Halle, in der ich ihm die Zustände bei uns in Schwerin, Mecklenburg, schilderte, versicherte er mir, daß die Bezirksleitungen Rostock und Schwerin am Monatsende März 1953 je zehn Pferde für ihre Reitausbildung bekämen. Der Kamerad Albrecht vom Zentralvorstand, der öfters unseren Lehrgang besuchte, erklärte sogar, daß die Pferde in Mecklenburg aufgekauft sind und gleich von dort auf die Stützpunkte kämen.

Große Diskussionen traten außerdem auf betreffend Lehr- und Anschauungsmaterial. Auch hier versicherte uns der Kamerad Albrecht, daß das Material bereits im Druck wäre und es bis zum Lehrgangsabschluß bereits allen Bezirksleitungen zugegangen wäre. Kameraden, Ihr könnt Euch die große Enttäuschung vorstellen, als ich auf der Bezirksleitung in Schwerin nichts weiter vorfand als sechs Paar Sporen und einige Lehrpläne. Das war alles! Nach genauer Rücksprache mit den Kameraden der Bezirksleitung Schwerin erfuhr ich, daß wir keine Pferde bekämen, sondern uns durch Leihverträge Pferde beschaffen müssen. Ich bin der Meinung, wenn die Kameraden Spindor und Albrecht während des Lehrgangs in Halle Versprechungen bzw. Zusicherungen machen, dann sollen sie diese auch einhalten.

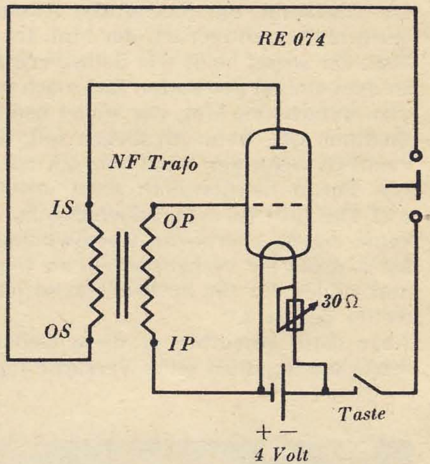
Lothar Peukert

Grundeinheit Reichsbahn Schwerin

Nicht nur uns interessiert die Stellungnahme der angesprochenen Kameraden. Die Red.

Funksportler üben im Freien

In der warmen Jahreszeit möchten viele Funkgruppen ihre Morseübungen im Freien fortsetzen. Dazu brauchen wir einen Summer für Batteriebetrieb. Er ist noch einfacher und leichter zu bauen als ein Röhrensummer für Netzbetrieb. Wir brauchen dazu eine Röhre RE 074, einen Niederfrequenztrafo, einen Heizregler (30 Ohm) und eine Taschenlam-



penbatterie oder einen Akku (4 Volt). Die Röhre RE 074 und der Niederfrequenztrafo sind für wenig Geld beim Rundfunkhändler zu bekommen, denn das sind Teile, die heute nicht mehr verwendet werden. Eine besondere Anodenbatterie ist nicht erforderlich, da die Röhre schon mit den 4 Volt, die gleichzeitig an der Anode liegen, schwingt. Sollte die Röhre nicht schwingen, so ist lediglich die Sekundärwicklung des NF-Trafos umzupolen. Mit dem Heizregler läßt sich die Tonhöhe in gewissen Grenzen regeln. Und nun frisch ans Werk, Kameraden, hinaus ins Grüne!

Kurt Meinert, Gnaschwitz

Ergänzend hierzu weisen wir die Kameraden darauf hin, daß sich noch weitere Batterieröhren verwenden lassen, z. B. RE 034, RE 064, RE 134, KC 1, KL 1, RV 2,4 P 700 usw. Hierbei kann als Stromquelle ein 6-Volt-Motorradakku oder auch die Akkumet-

batterie verwendet werden. Es muß nur auf die richtige Heizspannung entsprechend der verwendeten Röhre geachtet werden.

Die Redaktion.

Ich will die Heimat schützen

Als ich Mitte Januar die Einladung zum Besuch der Zentralen Seesportschule Rechlin erhielt, konnte ich mir nicht vorstellen, was dort gelehrt wird. Nach einigen anfänglichen Schwierigkeiten kam ich verspätet am 5. Februar 1953 an. Nachdem die üblichen Formalitäten in der Schule erledigt waren, machten wir Lehrgangsteilnehmer uns bekannt. Es herrschte schon vom ersten Tage an ein kameradschaftliches Verhältnis unter uns 128 Kameraden. Am nächsten Tag begann für uns der Unterricht. Ich mußte mich ordentlich ranhalten, denn die verspäteten vier Tage mußten aufgeholt werden. Der Unterricht war gut, dank der guten Zusammenarbeit zwischen Lehrer und Schüler.

An dem Tage, an dem der große Führer der Weltfriedensbewegung, J. W. Stalin, von uns schied, stand es für mich fest, in die Deutsche Volkspolizei einzutreten, um das Vermächtnis des großen Stalin zu erfüllen, denn er hat an der Spitze des großen Sowjetvolkes uns vom Hitlerfaschismus befreit. Das war eine Voraussetzung für den Aufbau eines neuen und schöneren Lebens in einem Teil Deutschlands, in dem die Werktätigen durch ihre Erfolge heute bereits die Grundlagen des Sozialismus schaffen können.

Ich will nun die Errungenschaften und den Aufbau des Sozialismus in unserer Heimat auf dem Wasser schützen und gleichzeitig mein fachliches Wissen auf dem Gebiet der Schiffsmaschinen vertiefen, wozu ich bei der Volkspolizei See große Möglichkeiten habe.

Aus dieser Erkenntnis heraus rufe ich alle Jugendlichen, vor allem die Kameraden der Ausbildungseinheit Seesport in unserem Kombinat auf, die Ausbildungsstätten in Anspruch zu nehmen, denn gerade auf dem Gebiete des Seewesens fehlt es an qualifiziertem Nachwuchs, an Maschinenpersonal, Schiffskonstrukteuren, Funkern und seemännischem Personal. Ich kann mir nichts Schöneres vorstellen, als nach drei Jahren Dienst für die Heimat bei der Deutschen Volkspolizei See zur Handelsmarine zu gehen und die Deutsche Demokratische Republik in der Welt zu vertreten als ein Land, das mit allen friedliebenden Völkern einen gleichberechtigten Warenaustausch durchführt, um damit allen Menschen ein Leben in Frieden und Wohlstand zu gewährleisten.

Günther Böttcher

Wie uns der GST-Stützpunkt RFT I Köpenick in unserer Arbeit nicht unterstützt

In der Jugendwerft Holz besteht seit der Gründung der GST auch eine Lehrgruppe für Motorsport, welche dem Stützpunkt RFT angeschlossen ist. Die Kameraden sind in der theoretischen Ausbildung gut vorgeschritten und haben auch das Bedürfnis, praktische Ausbildung zu machen. Wie sieht es aber damit aus? Von November 1952 bis jetzt bekamen wir zweimal zwei Maschinen zur praktischen Ausbildung. In den letzten Wochen wurden uns schon mehrmals Motorräder zur Fahrschule versprochen, aber der Stützpunkt RFT hat uns immer wieder auf später vertröstet. Wir sind der Meinung, daß man im Stützpunkt noch nicht die Aufgaben richtig erkannt hat, die notwendig sind, gerade einen Lehrbetrieb mit 110 Lehrlingen zu unterstützen und zu fördern. Wir nehmen an, daß diese Kritik dazu beiträgt, eine bessere Arbeit zwischen dem Stützpunkt und der Grundeinheit herzustellen.

Freundschaft!
Die Kameraden der Jugendwerft

Wir stellen an den Stützpunkt RFT die Frage, wie kann es vorkommen, daß den Kameraden aus der Jugendwerft Maschinen versprochen wurden und dieses Versprechen nicht eingehalten wurde? Besteht in diesem Stützpunkt ein Einsatzplan für die Maschinen? Wir bitten um Stellungnahme. Die Redaktion.

Oh, dieser Postzeitungsvertrieb!

Werte Redaktion! Seit dem Erscheinen der Zeitschrift „Sport und Technik" beziehe ich dieselbe durch das hiesige Postamt. Ich bin sehr zufrieden mit dem Inhalt, der für jeden Interessantes enthält. Leider ist mir die Januarnummer nicht zugestellt worden. Vom Postamt wurde mir erklärt, daß ich diese noch geliefert bekomme. Inzwischen ist es aber schon April geworden, und ich habe diese Nummer noch immer nicht in den Händen. Es geht hier nicht um das Geld, das ich dafür bezahlt bekomme, sondern als Funktionär der GST brauche ich gerade diese Nummer für die Ausbildung. Für Ihre Klärung in dieser Angelegenheit möchte ich Ihnen schon im voraus danken.

Werner Klaus, Altdöbern/N.L.

Wir weisen auf unseren Beitrag in Heft 6/53 „In eigener Sache" hin. Die Red.

„Wurde hier richtig gearbeitet?"

Ende vergangenen Jahres fand in der Bezirksleitung Magdeburg eine Arbeitstagung aller Kreisinstrukteure für Motorsport statt. In der Diskussion wurden einige Fragen aufgeworfen, die erkennen ließen, daß offensichtlich nicht gründlich und verantwortungsbewußt genug gearbeitet worden ist.

Am 1. April 1953 begann die zweite Ausbildungsperiode. Die Lehrpläne für die Ausbildungseinheiten Motorsport wurden rechtzeitig an die Kreise gegeben. Sie umfassen den Lehrstoff der Lehrmaterialien T/Mo 12 bis 27, die aber zu Beginn der Ausbildungsperiode weder bei der Bezirksleitung noch in den Kreisen und demnach schon gar nicht in den Grundeinheiten vorhanden waren. Also konnten sie auch nicht in die bis 1. April 1953 fertiggestellten Ausbildungspläne der Motorsportlehrgruppen und Stützpunkte aufgenommen sein. Sollten die Motorsportkameraden der GST auf dieser Basis den ab 1. April 1953 laufenden Wettbewerb beginnen?

Die gedruckten Ausschreibungen für die Bezirks- und Kreismeisterschaften der GST im Motorsport 1953 wurden ebenfalls frühzeitig den Kreisen zugestellt. Die Motorsportler fragen sich aber, woher die für die Orientierungs- und Geländefahrt vorgeschriebenen Sturzhelme zu nehmen sind. Wenn auch im „Motorsport" Sturzhelme verschiedener Art annonciert werden, so beträgt der Preis hierfür 36 DM, und den Kameraden kann die Selbstanschaffung in den meisten Fällen nicht zugemutet werden. Die gleiche Frage trifft auch für die Ausbildung zu. In der Diskussion wurde festgestellt, daß z. B. im Bezirk Potsdam die Versicherung anläßlich eines Unfalles nicht eingetreten sei, da die Ausbildung ohne Sturzhelm durchgeführt wurde. Im Interesse der Sorge um den Menschen, die insbesondere bei der Arbeit der GST im Vordergrund steht, wäre hier eine Regelung im zentralen Rahmen dringend notwendig. Ist es nicht möglich, für den Anfang einen Satz Sturzhelme in den Motorsport-Stützpunkten zu stationieren, die dann allerdings größenmäßig besser aufgeteilt werden müßten als die Kraftfahrschutzbekleidung, damit sie auch benutzt werden können?

Werner Holland, Wernigerode

Wir danken dem Kameraden Holland für seine vollkommen berechtigte Kritik und für die Anregung zur Verbesserung der Arbeit des Zentralvorstandes. Unsere Feststellungen haben ergeben, daß eine Verzögerung der termingemäßen Auslieferung der Lehrmaterialien um mehrere Tage bereits durch die Abteilung Motorsport des Zentralvorstandes hervorgerufen wurde, indem die Manuskripte der Lehrmaterialien nicht rechtzeitig bei der Druckerei vorlagen. Hinzu kam, daß die Druckerei Maschinenschaden hatte, so daß die Lehrmaterialien erst am 17. April 1953 an die Bezirksleitung versandt werden konnten. (Siehe auch unseren Beitrag auf S. 5.)

Die Anfertigung einer größeren Anzahl Sturzhelme ist in Auftrag gegeben worden, und die Abteilung Motorsport hat uns versichert, daß die Sturzhelme noch vor Beginn der Meisterschaften an die Motorstützpunkte geliefert werden. Die Redaktion.

Uns ist unverständlich ...

... wie die Grundeinheit im Karl-Marx-Werk in Babelsberg mit einem Exemplar „Sport und Technik" arbeiten kann!

... wie die Grundeinheit im RAW Potsdam den Wettbewerb mit nur zwei Exemplaren erfolgreich führen will!

Wir sind der Meinung, daß auch fünf Exemplare im Berliner Glühlampenwerk für eine erfolgreiche Ausbildung zu wenig sind und bitten die Grundeinheit des RFT-Werkes Berlin, Warschauer Straße, schnellstens ihren Winterschlaf zu beenden und mit der Arbeit zu beginnen!

Unsere bisher dort unbekannte Zeitung wird dabei einiges helfen können!



Wie eine riesige weiße Blume blähte sich ein Fallschirm auf dem Marx-Engels-Platz. Unsere Fallschirmsportler zogen an der Ehrentribüne vorbei. Besonderen Beifall fanden ihre Fallübungen, mit denen sie Zeugnis von ihrer zielstrebigen Ausbildung ablegten.



Die Demonstration auf dem Marx-Engels-Platz in Berlin wurde abgenommen von den Mitgliedern des Politbüros des ZK der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und den Vertretern der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik. Von links nach rechts: Der Generalsekretär der SED, Walter Ulbricht, der 1. Sekretär der Bezirksleitung Groß-Berlin der SED, Hans Jendretzky, Ministerpräsident Otto Grotewohl, Volkskammerpräsident Dr. Dieckmann, Oberbürgermeister Friedrich Ebert, und der Vorsitzende der Sowjetischen Kontroll-Kommission, Armeegeneral Tschuikow.

In aller Welt begingen am 1. Mai die Werktätigen ihren Kampftag für Frieden und Fortschritt. Ein strahlend blauer Himmel wölbte sich über unserer Republik, als Millionen von Werktätigen am 1. Mai für ein einheitliches, unabhängiges, friedliebendes und demokratisches Deutschland demonstrierten. In allen Städten und Dörfern, in allen Betrieben und landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften wurde der Feiertag der Werktätigen zu einer Kampfansage gegen den imperialistischen Krieg. Die Werktätigen erhöhten zu Ehren dieses Tages ihre Normen und schufen damit die Voraussetzung für die Verbesserung des Lebensstandards und für den Aufbau der Grundlagen des Sozialismus. Sie bekundeten aber auch ihre Bereitschaft, die Staatsmacht unserer Deutschen Demokratischen Republik so zu festigen, daß es die Imperialisten nicht wagen werden, einen Krieg zu beginnen.
Zum erstenmal in den Maidemonstrationen war auch unsere Gesellschaft für Sport und Technik zu finden. Unsere Kameraden demonstrierten in vorbildlicher Disziplin mit ihren Geräten und Maschinen und zeigten so, daß sie bereit sind, unsere Republik und den Aufbau des Sozialismus zu schützen.



An der Spitze des Demonstrationszuges in Berlin gingen die Helden und Aktivisten der Arbeit. Hier sehen wir die Kollegen vom Block 40 der Stalinallee, die sich das „Rote Banner der Stalinallee" erkämpft haben und Sieger im sozialistischen Wettbewerb wurden.



Heute Flugmodellbauer — und morgen Bezwinger der Lüfte.

Werktätige in Stadt und Land! Erhöht die Verteidigungsbereitschaft!
Werdet Mitglied der Gesellschaft für Sport und Technik.

(Aus den Losungen des Zentralkomitees der SED zum 1. Mai 1953)

mpftag der Werktätigen



Angehörige der Volkspolizei See ziehen in Berlin an der Ehrentribüne vorbei. Die Kameraden der Volkspolizei sind das Vorbild der Mitglieder unserer Gesellschaft. Ihnen nacheifern und unsere Verteidigungsbereitschaft erhöhen ist ihr Bestreben.



Über den Marx-Engels-Platz donnerten die Motoren. Kameraden aus den Lehrgruppen für Motorradsport demonstrierten mit ihren Maschinen.



Die Mädel einer Lehrgruppe für Gelände- und Schießsport bewiesen in Berlin, daß auch sie bereit sind, unsere Heimat mit der Waffe zu schützen.

*



Nicht nur in Berlin, sondern in allen Städten und Dörfern demonstrierten unsere Kameraden der GST zum 1. Mai. Hier sehen wir eine Lehrgruppe des Zentralen Reitstützpunktes in Halle bei der Demonstration.



en Be-

Praktische Gesetzeskunde

Von Jochen Wunderlich

Genauso wie auf dem Lande eine Straßenverkehrsordnung zur Regelung des Verkehrs und zur Verhütung von Unfällen besteht, gibt es aus den erwähnten Gründen für die Schiffahrt eine Seestraßenordnung (SSO) und Seewasserstraßenordnung (SWO).

Die Vorschriften der Seestraßenordnung gelten bekanntlich für alle Fahrzeuge auf See und auf den mit der See im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern. Die Wasserstraßenordnung gilt auf den mit der See im Zusammenhang stehenden Wasserstraßen innerhalb der in den Sondervorschriften für die einzelnen Seewasserstraßen angegebenen Grenzen. Sie gilt nicht in den an den Seewasserstraßen liegenden Häfen, soweit in den für diese Häfen geltenden Verordnungen nichts anderes bestimmt ist. Die SWO hat also den Zweck, den Schiffahrtsverkehr auf den deutschen Seewasserstraßen einheitlich zu regeln. Sie enthält u. a. Erweiterungen der SSO, die für den Verkehr auf engen Gewässern notwendig und zweckmäßig sind.

Die Gesetzeskunde ist ein nicht zu unterschätzender Abschnitt in unserer Ausbildung im Seesport. Für das richtige Führen eines Schiffes oder Bootes ist für jede Schiffsleitung bzw. für den Bootsführer das Beherrschen der SSO und SWO eine der wesentlichsten Voraussetzungen. Deshalb müssen auch wir in unserer Ausbildung uns hiermit beschäftigen. Alle Kameraden müssen insbesondere die Fahr- und Ausweichregeln, die Lichterführung, die Not- und Nebelsignale beherrschen. Erfahrungsgemäß sehen viele Kameraden in unseren Lehrgruppen die Gesetzeskunde als ein trockenes Gebiet an, ja, manchem erscheint es sogar als überflüssig. Um gerade den Unterricht über die Gesetzeskunde anschaulich zu gestalten, muß man den Stoff mit der Praxis verbinden. Neben der Durcharbeitung der einzelnen Gesetze und Vorschriften ist zweifellos eine gute Methode des Lernens das Lösen von Aufgaben, die tagtäglich in der Praxis vorkommen können. Dadurch sehen die Kameraden alles bildlich. Es prägt sich ihnen wesentlich besser ein als totes und stures Paragraphenlernen.

Deshalb ist es zweckmäßig, alle Aufgaben in der Gesetzeskunde zeichnerisch (damit es die Kameraden bildlich sehen) und schriftlich zu lösen. In dieser Skizze wird zur besseren Übersicht zuerst die Nordsüd-, Ostwest- und Windrichtung eingezeichnet. Als nächstes werden die Kurse und Peilungen der Schiffe g e n a u eingezeichnet. Unter gewöhnlichen Umständen, also bei guter Sicht, sollte in der Skizze der Abstand der Schiffe mindestens vier Schiffslängen betragen. Bei Aufgaben, in denen der Fall vorgesehen ist, daß sich die Schiffe erst auf kurze Entfernung sichten, so daß dabei die Länge des Schiffes selbst eine Rolle spielt, muß die Skizze maßstabgetreu gezeichnet werden. Sonst gelangt man leicht zu Trugschlüssen. Für die Lösung von praktischen Aufgaben einige Beispiele:

1. A u f g a b e : Es ist Nordwind. Der Segelkutter A steuert auf der Reede von Warnemünde 280°, der Segelkutter B steuert einen Kurs von 340°. Welcher Kutter ist ausweichpflichtig und was ist zu veranlassen? (Abb. 1)

   A n t w o r t : Kutter A segelt mit raumem Wind, Kutter B beim Wind. Laut SSO ist ein Fahrzeug mit raumem Wind gegenüber einem beim Wind segelnden Fahrzeug ausweichpflichtig. Der Kutter A fällt vom Winde ab und passiert das Heck des Kutters B. Kutter B verändert Kurs und Fahrt nicht.

2. A u f g a b e : Bei mäßiger Brise aus SO steuert ein Schoner A einen Kurs von 220°. Man sichtet etwa 1-Strich (11,5°) voraus an Steuerbord eine Bark B, die ungefähr 51° steuert und in derselben Peilung bleibt. Wie haben sich beide Schiffe zu verhalten? Die Antwort ist ausführlich zu begründen. (Abb. 2)

   A n t w o r t : Beide Segler segeln mit raumem Wind. Laut SSO muß A ausweichen, da beide Fahrzeuge raumen Wind von verschiedenen Seiten haben und dasjenige Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen muß. Schoner A segelt am Heck der Bark B vorbei. Die Bark behält Kurs und Fahrt bei.

3. A u f g a b e : Der Wind ist SSO, sehr steif. Ein Dampfer A steuert WSW (248°). Von A aus erblickt man einen etwa WzN (282°) steuernden Dampfer B an der Steuerbordseite schon ziemlich nahe bei. Wer ist ausweichpflichtig und was ist zu veranlassen? (Abb. 3)

   A n t w o r t : Dampfer B ist ausweichpflichtig. Die SSO besagt: Sobald die Kurse zweier Dampffahrzeuge sich so kreuzen, daß die Beibehaltung derselben eine Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß dasjenige Dampffahrzeug aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat. Dampfer A behält Kurs und Fahrt bei.

In der Praxis lernt man nicht die einzelnen Paragraphen auswendig, sondern erleichtert sich das Behalten der Gesetze durch Merksätze. In diesem Falle wäre folgender Merksatz anzuwenden:

Wird rot an Steuerbord gesehen,
so mußt du aus dem Wege gehen!
Erscheint jedoch an Backbord grün,
brauchst du dich weiter nicht zu müh'n.
In diesem Falle muß grün sich klaren
und muß dir aus dem Wege fahren!

4. A u f g a b e : Bei ruhigem Wetter, klarer Nacht und leichtem NO-Wind sichtet man auf einem NNW (337°) steuernden Dampfer A 2-Strich voraus an Backbord (23°) 2 weiße Lichter schräg untereinander. Nach einiger Zeit kommt zwischen diesen Lichtern, aber niedriger als diese, noch ein grünes Licht durch. In dieser Gruppierung werden die Lichter erkannt.

   Es ist das Fahrzeug B. Fast gleichzeitig kommt rechts voraus zuerst ein weißes und kurze Zeit später ein rotes

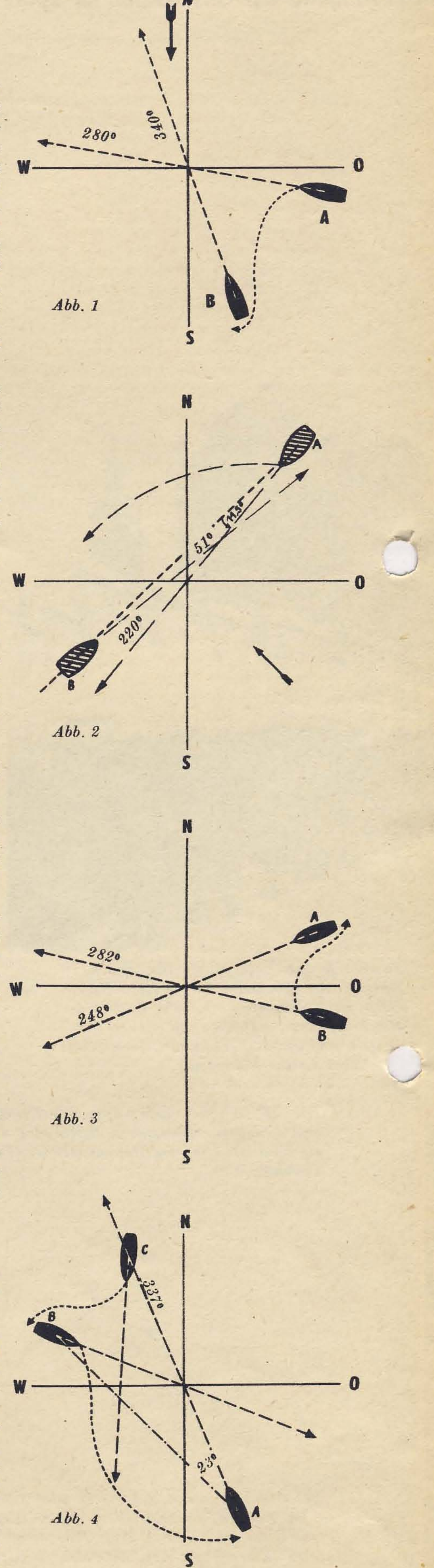


Abb. 1
Abb. 2
Abb. 3
Abb. 4

Licht des Fahrzeuges C in Sicht. Was sind B und C für Fahrzeuge und wer ist ausweichpflichtig? (Abb. 4)

A n t w o r t : B ist ein Dampffahrzeug über 45 m Länge in Fahrt und C ist ein Dampffahrzeug unter 45 m Länge in Fahrt. B ist gegenüber A ausweichpflichtig, denn ein Merksatz besagt doch:

Erscheint jedoch an Bockbord grün,
brauchst du dich weiter nicht zu
müh'n.

In diesem Fall muß grün sich klaren
und muß dir aus dem Wege fahren.

Fahrzeug A behält Kurs und Fahrt bei. Zwischen den Fahrzeugen A und C ist die Gefahr eines Zusammenstoßes nicht gegeben. C ist gegenüber B nach dem bereits erwähnten Merksatz ausweichpflichtig.

Die Redaktion ist in der Lage, direkt an die Grundeinheiten farbige Anschauungstafeln, wie sie bereits als Beilage in unserer Zeitschrift veröffentlicht wurden, über das Gewehr K 110 (Rückseite Schießstand) sowie über die Verkehrszeichen (Rückseite Röhrensummer) gegen Vorauszahlung von 0,10 DM je Exemplar auf das Bankkonto des Zentralvorstandes der GST Deutsche Notenbank Halle 80204 zu liefern. Auf dem Einzahlungsschein vermerken: „Für Redaktion Sport und Technik". Einzahlungen können bei jeder Bank oder Sparkasse erfolgen. Sammelbestellungen von mindestens 20 Stück bitten wir an die Redaktion Sport und Technik, Halle (Saale), Stalinallee 156, zu richten.

Folgende Merksätze erleichtern uns ebenfalls die Arbeit:

1. Kommt „grün — weiß — rot"
voraus in Sicht,
Steuerbordruder, zeig rotes Licht!
2. „Grün" an „grün" und „rot" an „rot",
geht alles klar, hat keine Not!

Außer diesen behandelten Aufgaben gibt es natürlich noch viele andere. Kameraden, nun versucht es einmal allein und löst folgende Aufgaben:

1. Es ist leichter SW-Wind. Auf der Ostsee steuert der Segelkutter A einen Kurs von 135°, der Segelkutter B 181°. Welcher Kutter ist ausweichpflichtig? Die Antwort ist ausführlich zu begründen.
2. Der Wind ist NNO, leicht. Das Wetter ist klar. Ein Segelschiff A steuert 321°. Von ihm aus sieht man 2-Strich (23°) an Steuerbord voraus das rote Licht eines Seglers B, dessen Peilung sich wenig ändert. Wie haben sich beide Schiffe zu verhalten?
3. Ein Dampfer A steuert 287°. In W kommt ein weißes Licht und kurz darauf schräg unter dem weißen Licht noch ein rotes Licht in Sicht. Die gesichteten Lichter nähern sich schnell und wandern etwas nach Backbord aus. Wer ist ausweichpflichtig und was ist zu veranlassen?

In einer der nächsten Ausgaben unserer Zeitschrift „Sport und Technik" wird zur Kontrolle dieser drei Aufgaben die Lösung enthalten sein. Nun an die Arbeit und viel Erfolg.

„Wahrschau Kinken"

Mit diesem Ruf warnen sich die Seeleute, wenn jemand beim Belegen einer Trosse durch einen Kinken in Gefahr kommt. Der Ausdruck hat nichts mit Warschau, der Hauptstadt Volkspolens, zu tun, sondern läßt sich von „wahren = in Sicherheit bringen" ableiten. Kurz gesagt, es ist fast immer eine Warnung vor einer Gefahr. In diesem Sinne ist der Ruf auch hier zu verstehen, wobei noch zu erklären wäre, daß ein Kinken nicht nur eine falsche Bucht in der Trosse ist. In jeder Sache, in der die Landratte einen Haken sieht oder „wittert", da sieht der Seemann einen Kinken.

Solche „Kinken", vor denen wir unsere Kameraden wahrschauen wollen, gibt es im „Lehrheft für die Seesportprüfung A". Daß dieses Lehrheft vor seiner Abreise in einigen Punkten nicht seeklar war, zeigt uns schon der „Stopperstek", den wir bestenfalls noch als „Wulingstek" in die Reihe der „Zierknoten" aufnehmen können. Bei dieser Gelegenheit noch ein Wort zum Palstek. Der Tamp kann sowohl mit einer linken Bucht als auch mit einer rechten Bucht um das Ende gelegt werden; wer den Knoten anders gelernt hat, als er im Buch abgebildet ist, braucht also nicht umzulernen. Damit wären wir beim Wort Tamp angekommen, das bei der Wurfleine wieder von seinem Platz verdrängt wurde (liest das Verfasserkollektiv eigentlich die eigene Zeitschrift?)

Es soll hier keineswegs jeder kleine Fehler angestrichen werden; denn das „Anstreichen" überläßt der befahrene Seemann den „Quietschern" (Bezeichnung für den mit der Seemannssprache nicht vertrauten Binnenländer). An Bord wird gemalt oder gepönt. Deshalb kann aber ruhig von einem Außenbordanstrich gesprochen werden. Tauwerk wird dagegen gelabsalt oder „gelabsalbt". Das Labsal so zu mixen, daß die Finger – es wird mit dem Twist oder Lappen aufgetragen – nach vier Wochen noch braun sind, ist eine Kunst für sich, auf die jeder Bootsman stolz ist; das „Zeug" wurde oft hinter verschlossenen Türen angerührt, damit keiner hinter das Geheimnis kommt. Ob mit oder ohne Kienruß und Silberglätte spielt bei der Bezeichnung keine Rolle. Will man das stehende Gut labsalen, so hat man sich möglichst windstilles Wetter auszuwählen; denn sonst fliegen die Spritzer über das ganze Schiff.

Natürlich fliegt alles mit dem Winde; dies sei hier nur erwähnt, weil im Lehrheft bei den Seglern vor Treibanker die Flaggen in den Wind stehen. Der Treibanker befindet sich immer in Luv des Fahrzeuges; dagegen ist der Heckanker nicht am Bug (vorderer Teil des Schiffes), sondern wie sein Name sagt, am Heck (hinterer Teil des Schiffes) untergebracht. Die Zeichnungen über die Wirkungsweise der Anker sind mit etwas gutem Willen zu betrachten; dann wird das Prinzip schon klar. Der Ausschlag der Arme beträgt beim Patentanker 42° und nicht 42‰. Falls wir aber unseren Kutter mit einem Bootsanker ausrüsten, empfiehlt es sich, auch eine Kette oder Leine mitzunehmen, sonst geht es uns so, wie einst den Schildbürgern, als sie ihre Glocke versenkt hatten.

Das Logscheit geht auch nicht bei jedem Loggen verloren – diese Meinung könnte leicht aufkommen –, sondern wird von der oberen Part des Hahnepots, die eine Verlängerung der Logleine ist, festgehalten. Nur die unteren Parten lösen sich mit dem Holzstöpsel, so daß sich das Logscheit flach aufs Wasser legt und somit eingeholt werden kann. Eine Fahrwasserstraße hat natürlich keine Toppzeichen, wir finden sie lediglich auf Seezeichen. Tragen Tonnen einen Ball, so gehört er immer zum Toppzeichen, so daß es vorteilhaft ist, die beiden letzten Zeilen auf Seite 125 zu streichen. Damit es mir nicht so geht wie den Verfassern, möchte ich nicht vergessen darauf hinzuweisen, daß man beim Wricken – laut Vorschrift – sitzen muß. Das wird hier und da Kopfschütteln erwecken. Wer sich aber richtig ins Zeug legt und dabei mit dem Riemen aus der Dolle rutscht, kann leicht im Wasser landen, während das Boot allein „weiterschippert".

Es gibt da noch mehr Kleinigkeiten, die ich hier nicht aufführen möchte. Es wäre aber ungerecht, wenn wir nicht zugeben wollten, daß uns mit diesem Lehrheft eine recht brauchbare Unterlage für die Ausbildung im Seesport gegeben wurde.

Ulrich Scharnow.

Die herausgegebenen Lehrmaterialien wurden in einer verhältnismäßig kurzen Zeit geschaffen und weisen noch eine Reihe Mängel und Fehler auf. Die verantwortlichen Kameraden der Abteilung Seesport bitten deshalb alle Kameraden, Vorschläge, Berichtigungen oder Hinweise an die Abteilung Seesport im Zentralvorstand der GST zu richten, damit eine Überarbeitung dieser Lehrmaterialien erfolgen kann. Gleichzeitig können diese Vorschläge bei der Ausarbeitung neuer Lehrmaterialien verwandt werden.

Abt. Seesport

Größenbezeichnung der Schiffe nach Tonnen

Von Otto Reuter

Die Benennung der Schiffsräume nach Tonnen rührt von den ältesten Zeiten der Seefahrt her. Man bezeichnete früher die Schiffsgröße einfach nach der Anzahl der Tonnen (Wein- oder Wasserfässer von bestimmter Größe), die ein Fahrzeug in seinem Inneren aufnehmen konnte. Heute wird wohl sehr selten der Fall eintreten, daß ein Schiff eine nur aus Fässern bestehende Ladung aufnimmt. Höchstens kommen zwischen Stückgutladungen Tonnen mit Wein, Palmkernen usw. zur Verladung. Vor etwa 50 Jahren war es jedoch ein nicht unbedeutender Zweck der Segelschiffahrt, eine ganze Ladung Petroleum, Terpentin oder Harz in Fässern zu holen. Später beförderten noch einige Segler Tabak in Fässern. Die unaufhaltsame Verdrängung der Segelschiffe durch Dampfer und Motorschiffe bereitete diesen Fahrten ein Ende. Man behielt die Bezeichnung „Tonne" für die Größenbezeichnung der Schiffe jedoch bei. Schon mit Beginn der Dampfschiffahrt vor etwa 100 Jahren wurde die Bezeichnung Registertonne für ein Raummaß von 2,83 Kubikmeter angenommen. Ein Schiffsraum in Kubikmetern ausgedrückt ergibt also eine 2,83mal so große Zahl wie nach Brutto-Register-Tonnen. Ein Kubikmeter gleicht 0,353 Brutto-Register-Tonnen.

Unter dem Bruttorauminhalt versteht man den gesamten Schiffsinhalt unter Deck und den festen Decksaufbauten, so wie er behördlich vermessen und in die Register eingetragen ist. Zieht man dagegen die zum Betrieb des Schiffes dienenden Räume in der Vermessung ab, wie Wohnräume, Kessel-, Maschinen-, Kohlen- und Ölräume, Kabelgatts, Hellegatts, Küchen, Kühl-, Proviant-, Navigationsräume usw., so erhält man den Nettorauminhalt des Schiffes, also Laderäume, Passagierkammern und alle Gesellschaftsräume.

Das Verhältnis von Brutto- und Nettorauminhalt ist bei Frachtdampfern ungefähr 100 : 60. Bei Segelschiffen, bei denen die Räume für Maschinen, Bunker, Kessel usw. fortfallen, ist der Unterschied naturgemäß klein, dagegen auf Schnelldampfern wegen ihres verhältnismäßig kleinen Laderaumes und den gewaltigen Maschinenanlagen sehr groß. Ein Segelschiff von beispielsweise 4026 Brutto-Register-Tonnen hat 3755 Netto-Register-Tonnen, ein Dampfer von 6263 BRT mag zum Beispiel nur 3902 NRT haben.

Nach der Wasserverdrängung (Deplacement) werden nur Kriegsschiffe und ähnliche, keinen Handelszwecken dienende Schiffe vermessen. Das Deplacement ist das Gewicht der von dem eingetauchten Schiff verdrängten Wassermenge. Bei Kriegsschiffen mit ihren fast stetig gleichbleibenden, nur durch die Menge der eingenommenen Wasser-, Brennstoff- und Munitionsvorräte schwankenden Tiefgangsverhältnissen ist diese Bezeichnung angebracht, dagegen nicht bei Handelsschiffen mit ihren großen Tiefgangsunterschieden, die von der Menge der eingenommenen Ladung abhängen.

Es gibt daher kein klares Bild, wenn man häufig in den Berichten über Stapelläufe, Probefahrten und Havarien für die Größe eines Schiffes die Bezeichnung „Tonnen" liest. Zur besseren Unterscheidung und zur besseren Verständlichkeit der Tonnenangaben sollte man den Buchstaben B (Brutto), N (Netto) oder L (Ladefähigkeit) beifügen oder die Abkürzungen BRT bzw. NRT benutzen.

Die Seesportler von SONDERSHAUSEN im Wettbewerb

Anläßlich der Ratifizierung des Generalkriegsvertrages durch die amerikahörige Mehrheit des Bonner Bundesparlamentes verpflichteten sich die Kameradinnen und Kameraden der Lehrgruppe im Seesport des IFA-Schlepperwerkes Nordhausen, Zweigbetrieb Sondershausen, den Stützpunkt für den Seesport an der Wipper in der Stadt Sondershausen im freiwilligen Arbeitseinsatz für die Durchführung der praktischen Ausbildung herzurichten. Alle Mitglieder beteiligten sich freudig und einsatzbereit an der Verwirklichung dieser übernommenen Verpflichtung. Unter der Anleitung des Kameraden Stumpf von der Kreisleitung wurde ein ordnungsgemäßes Bootshaus eingerichtet. Das Gebäude wurde uns bereitwilligst vom Kreiskomitee für Körperkultur und Sport auf dem Ernst-Thälmann-Sportplatz Sondershausen, der direkt an dem Flußlauf liegt, zur Verfügung gestellt. Im Haus wurden bauliche Veränderungen durch die Kameraden selbst durchgeführt und dadurch ein geräumiger Unterrichtsraum und ein größerer Raum für die Unterbringung des Kutters gewonnen. Ein Bootssteg wurde ebenfalls errichtet. Um den Wasserstand wesentlich zu heben, wurde mit Unterstützung der Stadtverwaltung Sondershausen das bereits vorhandene Wehr repariert und neue Schütze eingesetzt.

Nach der Durchführung aller dieser Arbeiten, an der sich alle Mitglieder der Lehrgruppe Seesport beteiligten, konnte dann mit der praktischen Bootsausbildung begonnen werden. Die Begeisterung der Kameradinnen und Kameraden und die Mitarbeit bei der ersten praktischen Ausbildung war groß. Während der Durchführung dieser ersten praktischen Ausbildung hatten sich am Ufer der Wipper mehrere hundert Zuschauer eingefunden. Das Ergebnis war, daß sich noch am selben Tage 12 neue Mitglieder in der Gesellschaft für Sport und Technik anmeldeten, die an der Ausbildung im Seesport teilnehmen wollen.

Wir haben damit erreicht, daß in der Ausbildung im Seesport im Kreis Sondershausen der Durchbruch erzielt wurde. Die Beteiligung an der Ausbildung im IFA-Schlepperwerk ist seit dieser Zeit eine hundertprozentige. Die Lehrgruppe will sich aber mit dem Erreichten noch nicht zufrieden geben. Als nächste Aufgabe ist vorgesehen, den ebenfalls durch den Rat der Stadt Sondershausen der Gesellschaft für Sport und Technik zur Verfügung gestellten Teil des Ernst-Thälmann-Sportplatzes in einen würdigen Zustand zu versetzen. Hierzu werden wieder freiwillige Arbeitseinsätze durchgeführt.

Nach diesen Arbeiten soll ein 14 Meter hoher Signalmast zur Durchführung der Ausbildung im Signaldienst errichtet werden. Der hierfür erforderliche Mast wurde der Keisleitung durch den Staatlichen Forstwirtschaftsbetrieb Sondershausen zur Verfügung gestellt. Der Baum wurde ebenfalls an einem Sonntagvormittag durch die Kameraden der Lehrgruppe Seesport gefällt und ins Sägewerk transportiert.

Die Kameradinnen und Kameraden der Lehrgruppe Seesport im IFA-Schlepperwerk Nordhausen, Zweigbetrieb Sondershausen, haben durch ihre hier geleistete Arbeit bewiesen, daß sie übernommene Verpflichtungen realisieren und damit aktive Mitarbeit zur Festigung der Arbeit unserer Gesellschaft und der Entwicklung des Seesports zum Massensport leisten.

Heinz Kästner



Das Kommando „Riemen hoch" schallt nun wieder über den Schweriner See. Auch hier üben unsere Seesportler, um im Kutter mit „holt aus" den Meisterschaften entgegenzufahren.

Wir bauen einen Kurzwellenempfänger

Von Heinz Hollmach

Nach der Veröffentlichung der Verordnung über den Amateurfunk vom 6. Februar 1953 in der Beilage „Sport und Technik“ Nr. 4/1953 ergeben sich für den Anfänger eine Reihe von Fragen; z. B. welchen Empfänger kann ich benutzen, um an dem Amateurfunk empfangsmäßig teilnehmen zu können. Diese — wohl die wichtigste — Frage soll im Rahmen dieses und noch folgender Aufsätze geklärt werden.

Der Empfänger ist der wichtigste Teil der gesamten Kurzwellenstation. Jeder Kamerad, der sich mit dem Problem der kurzen Wellen näher befassen will, muß daher erst imstande sein, sich einen brauchbaren und betriebssicheren Empfänger zu bauen. An einen solchen Apparat ist eine Reihe von grundlegenden Forderungen zu stellen.

Der Empfänger soll

1. so billig und einfach wie möglich in der Herstellung sein,
2. aus Materialien aufgebaut werden, die leicht zu beschaffen sind,
3. stabil aufgebaut werden, um ein einwandfreies Arbeiten zu gewährleisten,
4. Bandabstimmung besitzen, um ein Aufsuchen der Amateurbänder zu erleichtern,
5. Steckspulen oder Umschaltspulen zum schnellen Umschalten auf die einzelnen Amateurbänder besitzen.

Betrachten wir uns zunächst einmal die auf der Tabelle 1 für den Amateurfunk freigegebenen Bänder.

Aus dieser Tabelle können wir erkennen, daß es sich, abgesehen vom 10-m-Band, um sehr schmale Teile eines Frequenzbandes handelt. Dieser Tatsache müssen wir Rechnung tragen. Unsere Abstimmittel müssen wir so dimensionieren, daß wir in der Lage sind, den schmalen Frequenzbereich gut empfangen zu können. Das erreichen wir aber nur mit einem sogenannten Bandempfänger, der mit seiner Abstimmskala nur einen ganz geringen Wellenbereich (Amateurband) bestreicht. Zu diesem Zwecke macht man die veränderliche Kapazität des Abstimmkreises klein und schaltet eine feste Kapazität parallel. Dieser Parallelkondensator wird als Bandkondensator bezeichnet. Welche Kapazitätswerte müssen nun der Abstimmkondensator und der Bandkondensator haben? Versuchen wir hier die richtigen Kapazitätswerte zu finden. Wir verwenden einmal einen Abstimmkondensator mit nur 20 pF Maximalkapazität und mit einer Anfangskapazität von 5 pF. Als Schaltungs-, Spulen- und Röhrenkapazität, die wir ebenfalls berücksichtigen müssen, setzen wir 15 pF ein und nehmen als Festkondensator 80 pF.

Unsere Kapazitätsvariation ist dann 5 + 15 + 80 = 100 pF und 20 + 15 + 80 = 115 pF oder 1 zu 1,15, die Frequenzvariation rund 1 zu 1,14.

Lassen wir den Bereich für das 80-m-Band bei 3,4 MHz beginnen, so kommen wir damit auf 3,9 MHz als höchste Frequenz. Das 80-m-Band würde bei einer gleichmäßigen Verteilung der Frequenzen rund 80 Skalenteile einer 100teiligen Skala betragen.

Nach dieser kurzgefaßten Erklärung, die uns als Grundlage über die Bandabstimmung dienen soll, wenden wir uns dem nächstwichtigsten Teil, den Spulen zu. Für den Empfänger verwenden wir Röhrensockelspulen. Als Wicklungsträger dient hierbei der Sockel einer defekten vierpoligen Röhre, die Glas- und Systemreste entfernen wir sorgfältig. Die vier Steckanschlüsse dienen als Anschluß für die Gitter- und Anodenspulen. Beide Spulen werden unverrückbar auf dem Wickelkörper angebracht. Um die Wicklung stabil zu erhalten, werden sie mit einem guten Klebemittel, z. B. Duosan, festgelegt. Diese Maßnahme hat den Vorteil, daß die Spulen sehr konstante Werte aufweisen. Eine normale Röhrenfassung dient in diesem Falle als Spulenhalter. Die Röhrensockelspulen haben die aus der Tabelle 2 ersichtlichen Dimensionen für die verschiedenen Amateurbänder (bei einem Abstimmkondensator von 20pF Maximalkapazität und einem Bandkondensator von 80 pF Kapazität).

Im nächsten Aufsatz werden wir einen kompletten Empfänger für Wechselstrom-, Allstrom- und Batteriebetrieb beschreiben.

Tabelle 1

80-m-Band	von	3 500	bis	3 800 kHz	=	300 kHz	Bandbreite
40-m-Band	von	7 000	bis	7 100 kHz	=	100 kHz	Bandbreite
20-m-Band	von	14 000	bis	14 350 kHz	=	350 kHz	Bandbreite
15-m-Band	von	21 000	bis	21 450 kHz	=	450 kHz	Bandbreite
10-m-Band	von	28 000	bis	29 700 kHz	=	1700 kHz	Bandbreite

Tabelle 2

Band MHz	Bereich MHz	Wdg. Gitter-Spulen	Wdg. Rückkopplgs.-Sp.	Abstände der Wdg. mm	Abstände der Spule mm
3,5	3,5— 3,8	30	7	aneinander	2
7	7 — 7,1	19	6	aneinander	2
14	14 —14,1	5	6	aneinander	7
21	21 —21,45	3	4	3	7
28	28 —29,7	1,5	3	3	7



Die Verordnung über den Amateurfunk vom 6. Februar 1953 (veröffentlicht in der Beilage „Sport und Technik“, Nr. 4/53) gibt uns die Möglichkeit, unsere Kenntnisse auf dem Gebiet der Funktechnik zu festigen und zu erweitern. Bald ist es so weit – und unsere Amateurfunker werden mit selbstgebauten Kurzwellenempfängern arbeiten können.



Das interessiert unsere Motorsportler

Die Zeit der fahrpraktischen Ausbildung hat mit Beginn der günstigeren Witterungsverhältnisse begonnen. Jeder Kamerad wird bestrebt sein, die Fahrerlaubnisprüfung abzulegen und somit das Ausbildungsziel zu erreichen. Dazu gehört, daß er auch die Verkehrsvorschriften und ihre Anwendung einwandfrei kennt.

Da im öffentlichen Buchhandel noch keine Abhandlung über die Straßenverkehrsordnung zu erhalten ist, bringen wir – dem Wunsche vieler Kameraden entsprechend – die wichtigsten Paragraphen in den nächsten Nummern unserer Zeitschrift. Heute veröffentlichen wir die neue Festlegung der Vorfahrtsbestimmungen vom 6. Februar 1953.

Unter Berücksichtigung der Bedeutung von Schienenfahrzeugen als Massenbeförderungsmittel werden auf Grund des § 6 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Fassung vom 10. August 1937 (RGBl. I S. 901) die Vorfahrtsbestimmungen des § 13 der Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1179) wie folgt neu festgelegt:

(1) An Kreuzungen und Einmündungen von Straßen hat der Benutzer der Hauptstraße die Vorfahrt. Hauptstraßen sind:

a) Fernverkehrsstraßen (einschl. Ortsdurchfahrten), gekennzeichnet durch die Nummernschilder und durch das Schild „Ring- oder Sammelstraße für Fernverkehr";

b) Hauptverkehrsstraßen, gekennzeichnet durch ein auf der Spitze stehendes Viereck;

c) ferner an einzelnen Kreuzungen und Einmündungen: Straßen, bei denen auf den einmündenden oder kreuzenden Straßen auf der Spitze stehende Dreiecke „Vorfahrt auf der Hauptstraße achten" oder „Halt, Vorfahrt auf der Hauptstraße achten!" angebracht sind.

(2) Bei Straßen gleichen Ranges hat an Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt, wer von rechts kommt. Jedoch haben Kraftfahrzeuge und durch Maschinenkraft angetriebene Schienenfahrzeuge die Vorfahrt vor anderen Verkehrsteilnehmern.

(3) Will jemand die Richtung des auf derselben Straße sich bewegenden Verkehrs kreuzen, so hat er die ihm entgegenkommenden Fahrzeuge aller Art, die ihre Richtung beibehalten, auch an Kreuzungen und Einmündungen vorfahren zu lassen. Hierbei gelten Straßen mit mehreren getrennten Fahrbahnen als dieselben Straßen.

(4) Durch Maschinenkraft angetriebene Schienenfahrzeuge haben, abweichend von den Vorschriften der Absätze 1, 2 und 3, die Vorfahrt vor allen anderen Verkehrsteilnehmern. Jedoch haben auch durch Maschinenkraft angetriebene Schienenfahrzeuge an angebrachten Verkehrszeichen „Halt, Vorfahrt auf der Hauptstraße achten!" zu halten und sich dem Verkehr der zu kreuzenden Straße unterzuordnen.

(5) Die Vorfahrtsregeln der Absätze 1, 2, 3 und 4 gelten nicht, wenn durch Weisungen oder Zeichen von Organen der Volkspolizei oder durch Farbzeichen eine andere Regelung im Einzelfall getroffen wird.

(6) Die auf anderen Vorschriften beruhenden Vorrechte von Schienenbahnen an Wegübergängen bleiben unberührt.

*

Durch die einwandfreie Beherrschung der Straßenverkehrsordnung tragen wir dazu bei, die Zahl der Verkehrsunfälle herabzusetzen und dadurch kostbares Menschenleben und Material für unseren sozialistischen Aufbau zu erhalten. K. Krug

Schmierung des Zweitakt-Motors

Von Ing. Reinh. Blumenthal

Die einfachste Schmierungsart, die bei Verbrennungsmotoren üblich ist, wird als Mischungsschmierung bezeichnet. Sie ist ein Gemisch zwischen Benzin und Schmiermittel, das dann als Sprühnebel in den Motor gelangt. Dieses Schmierverfahren wird jedoch nur bei Zweitaktmotoren angewandt.

Das Mischungs-Schmierverfahren hat eine Reihe erheblicher Vorteile gegenüber anderen Schmierverfahren. Die wichtigsten Punkte hierbei sind wohl die Einfachheit des Schmiersystems, die Ölzufuhr, mengenmäßig gesehen, steht immer im Verhältnis zur Belastung, die unbedingte Zuverlässigkeit der Schmierung, da die Zufuhr nicht von einer Ölpumpe abhängig ist, ferner kann zu jeder Jahreszeit die gleiche Ölsorte verwandt werden. Ein weiterer wichtiger Vorteil besteht darin, daß man selbst mit kalter Maschine bei kaltem Wetter anfahren kann, da die Schmierung sofort mit dem Anlaufen des Motors einsetzt. Es muß aber erwähnt werden, daß auch dieses System keine Ausnahme der Regel der Technik ist, daß eine große Einfachheit selten ohne Opfer an Leistungsfähigkeit oder zumindest ohne Nachteile erzielt wird. Nachteile sind z. B.: Bei jedem Tanken muß der Kraftstoff mit dem Schmieröl gemischt werden, bei langer Talfahrt, also geringer Motorbelastung, besteht die Gefahr des Ölmangels, weil keine Öl-Brennstoff-Mischung eintritt. Weiterhin muß das Öl qualitätsmäßig natürlich bessere Eigenschaften aufweisen als Öle anderer Schmiersysteme. Es darf nicht hoch gefettet und muß Mineralöl sein. Eine vorzeitige Verdampfung des Öles durch die auftretenden hohen Temperaturen muß durch das Besitzen eines hohen Flammpunktes verhindert werden, die Viskosität (Zähflüssigkeit) darf bei hohen Temperaturen nicht zu niedrig sein, damit der Ölfilm gut widerstandsfähig ist. Als letztes wäre zu bemerken, daß das Öl rückstandslos verbrennen muß, da sonst Ölkohlenansatz auf Kolben, im Zylinderkopf und an den Steuerschlitzen übermäßig werden würde. Bei der Gemischschmierung muß außerdem die Kurbelwelle durch Wälzlager abgelagert werden, da Gleitlager nicht ausreichend durch den entstehenden Ölnebel bzw. Öldampf geschmiert werden können.

Aber trotz dieser Nachteile der Gemischschmierung ist besonders im letzten Jahrzehnt beim Zweitaktmotor eine bemerkenswerte Erhöhung der Leistung pro ccm erzielt worden. Die hohe Wirtschaftlichkeit bei den Motorrädern rechtfertigt in jeder Weise die Betreibung der Schmierung des Zweitakters. Ein paar Vorsichtsmaßregeln und Anregungen sollen noch gegeben werden, die eine bessere Wirkung des Verfahrens erzielen. Sehr wichtig ist das gründliche Mischen von Schmiermittel und Kraftstoff, ferner das unbedingte Einhalten der Vorschriften über das Mischungsverhältnis, das vom Herstellerbetrieb für jede Type bestimmt ist. Eine an Öl etwas reichere Mischung ist an sich für das Einlaufen zu empfehlen, wird aber in der Regel auch vom Herstellerbetrieb im Mischungsverhältnis und in der Zeitdauer angegeben. Danach sollten nur die normalen Mischungen (sie liegen ungefähr bei 1 : 20 bis 1 : 25 je nach Type) mit Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit, die verschiedenen Kerzen, die unnötige schnelle Bildung von Kohlenstoffablage und übermäßiges Viertaktlaufen bei geringer Belastung angewandt werden. Zur Mischfreudigkeit gewöhnlicher Motorenöle ist zu sagen, daß sie sich, da sie ebenfalls wie Benzin aus flüssigen Kohlenwasserstoffen bestehen, sehr leicht lösen, wenn sie mit Benzin gemischt werden und dann eine klare, gleichmäßige Lösung bilden. Diese Lösungen bleiben auf unbestimmte Zeit gleichmäßig gemischt und trennen sich selbst bei Temperaturschwankungen nicht. Jedoch gilt es hierbei folgendes zu beachten: Das Motoröl besitzt ein spez. Gewicht von ungefähr 0,9; d. h. es ist beträchtlich schwerer als Benzin mit einem spez. Gewicht von 0,72. Wenn daher Motoröl ohne Rühren in einen Tank mit Benzin gegossen wird, so sinkt es sofort durch das Benzin hindurch auf den Boden des Tanks und bildet dort eine schwere viskose Schicht.

Als Gegenmaßnahme ist es vorzuziehen, zuerst das Motoröl in den Tank zu gießen und dann das Benzin. Der durch das Zugießen erzeugte schnelle Fluß des Benzins erzeugt dann eine Strömung im Tank, die genügt, um eine gleichmäßige Mischung herbeizuführen. Ein anschließendes Schwenken der Maschine von einer Seite zur anderen ist

zweckmäßig, damit sich nicht örtlich Öl ansammeln kann, was besonders hindernd wirken könnte, wenn es vor der Benzinleitungsöffnung auftritt. Vor dem Eingießen des Öls sollte der Benzinhahn überhaupt immer geschlossen sein, unabhängig davon, ob das Öl vor oder nach dem Benzin zugegossen wird. Wird diese Vorsicht nicht beachtet, so kann sich leicht das Benzinrohr oder der Vergaser voll Öl setzen, was einen Ausbau und eine Reinigung dieser Teile verursachen würde, ehe die Maschine überhaupt zum Laufen kommt.

Bei Verwendung eines schweren, zähflüssigen Öls muß darauf geachtet werden, daß es eine intensivere Mischung erhalten muß, da es sehr träge ist, obwohl hinsichtlich der Löslichkeit in Benzin keine Bedenken bestehen. Eine Zubereitungshilfe erhält man, wenn statt des Zugießens von reinem Öl dieses vorher schon mit einem kleinen Teil Benzin gemischt und dann erst in den Tank gefüllt wird. Bemerkt sei noch, daß selbst kleine Mengen von Benzin mit Öl gemischt diesem seine Zähigkeit nehmen und es mischfreudiger machen.

Weiterhin ist auch die Motorölart beachtenswert. Mineral- oder Kohlenstofföle sind ebenfalls gut löslich in Benzol und Benzin-Benzol-Gemisch. Sie sind aber nicht löslich in Methylalkohol, in Alkoholäther oder in Brennstoffen, die mit diesen Bestandteilen reichlich gemischt sind. In solchen Fällen müssen Rizinusöl oder sich auf dieser Basis bildende Öle gewählt werden. Im umgekehrten Fall dürfen, da die Löslichkeit des Rizinusöls in Benzin sehr niedrig ist, Rizinusöle oder an Rizinusölen reiche Schmiermittel nicht zur Benzin-Öl-Mischung benutzt werden, wo Benzin oder Benzin-Benzol als Brennstoff dienen.

Zuletzt soll noch das Mischungsverhältnis von Öl und Benzin untersucht werden. Viele Versuche sind schon gemacht worden, um das Verhältnis derart zu verändern, daß weniger Öl dem Benzin zugesetzt zu werden braucht. Aber hier wird eine Grenze durch die Verhältnisse im Motor gesetzt. Betrachtet man einmal den Weg eines Tropfens Gemisch aus dem Tank. Der Benzin-Öl-Nebel zieht mit großer Geschwindigkeit durch das Kurbelgehäuse in das Kolbeninnere. Dabei werden die heißen Flächen des Kurbelgehäuses, der Kurbelwelle, der Pleuelstange, der Zylinderwände gestreift, und hierbei setzt sich ein Film auf diesen Flächen ab. Durch die hohe Temperatur erfolgt dabei zugleich eine gewisse Trennung zwischen Öl und Benzin, d. h. die Tropfen, die den Film bilden, haben mehr Ölbestandteile als Benzin.

Jede folgende Ladung von Luft-Benzin-Öl-Nebelmischung, die durch das Kurbelgehäuse gepumpt wird, trägt ihren Anteil an Öl zu den Filmen bei, bis sich diese Filme so verstärken, daß sie zum Niederfließen und zum Tropfen neigen. Auf dem Grunde des Kurbelgehäuses bildet sich so ein Ölstand, der durch die Gegengewichte auf jeden bewegenden Teil des Motors zerstreut wird. Wie aber erwähnt wurde, ist die Durchströmgeschwindigkeit des Gemisches im Kurbelgehäuse sehr hoch, so daß sich leider nicht alles Öl absetzt, sondern mit in das Innere des Verbrennungsraumes zieht. Hiervon kann nur ein ganz geringer Anteil zum Schmieren des oberen Zylinders dienen, und die anderen Ölteile verbrennen somit; darin sieht man den Hauptgrund, der eine Änderung der Mischungsverhältnisse von Benzin und Öl beim Zweitakter verhindert.

Die Jugendbrigade der Kraftfahrzeugspezialwerkstatt der MTS in Halle . . .



. . . verpflichtete sich, 2 betriebseigene Motorräder (98 ccm DKW und 250 ccm „Viktoria") in freiwilliger Arbeit zu reparieren und für die Ausbildung im Motorsport zu benutzen. Sie helfen damit, die in unserem Wettbewerb gestellten Aufgaben zu lösen. Unser Bild zeigt die Kameraden Paul Schuhmann, Sigrid Theuerkorn, Kurt Reichel, Fritz Steiger, Josef Maurer und Helmut Eiling bei der Reparatur der Maschinen.

„Aus vier Motorrädern mach eins"

so spricht und handelt man im Stützpunkt Schwermaschinenbau „Heinrich Rau", Wildau

Daß Volkseigentum besonders pfleglich zu behandeln ist, hat man im genannten Stützpunkt noch nicht begriffen, sonst wäre der Zustand der von der GST zur Ausbildung zur Verfügung gestellten 15 Motorräder ein anderer, als wir ihn am 27. März 1953 dort antrafen. Diese Maschinen sind in einer Garage untergebracht, die den Anforderungen durchaus entspricht. Aber wie sieht die Garage aus? Schmutzig, unaufgeräumt, die Maschinen nach der letzten Ausbildung nicht geputzt, Teile der Maschinen sowie Werkzeuge liegen verstreut umher, drei Maschinen sind vollkommen demontiert, die übrigen in nicht fahrbereitem Zustand. Sämtliche Mängel der einzelnen Motorräder hier aufzuzeigen, wollen wir uns ersparen.

Es genügt, wenn uns der Leiter der Ausbildung, Kamerad Pröhl, sagt, daß nach dem System „Aus vier mach eins" am Stützpunkt gearbeitet wird.

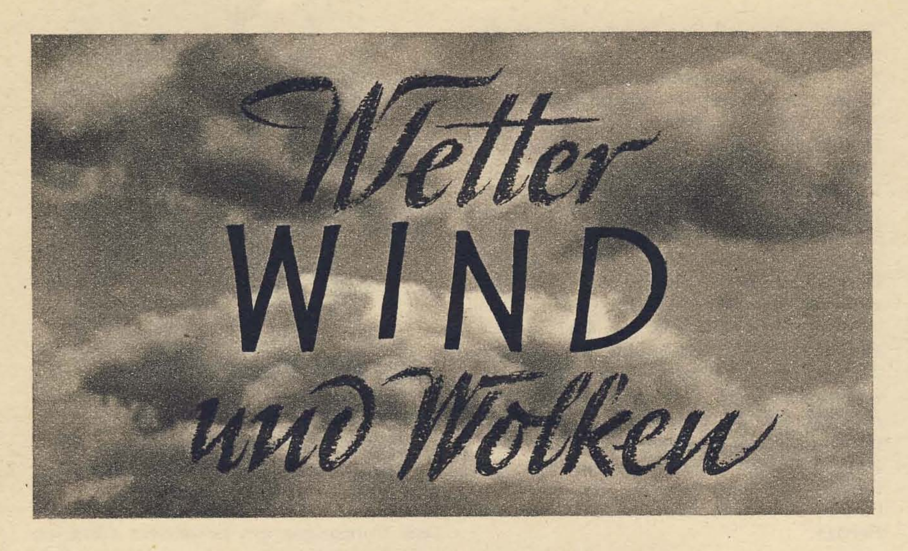
Mit Recht kritisieren die Werktätigen des Betriebes den Zustand dieser Maschinen.

Auf Grund dessen, daß von seiten der Kreisleitung Königs Wusterhausen sowie der Bezirksleitung Potsdam alles in der Anleitung sowie in der praktischen Hilfe für die Grundeinheit unternommen wurde und auf Grund der gemachten Feststellungen fragen wir den hauptamtlichen Instrukteur, Kamerad Wilde, was er bisher getan hat, um hier Ordnung zu schaffen. Warum ist bis heute noch kein Maschineneinsatzplan vorhanden? Wo bleibt die Anleitung und Kontrolle für den Stützpunktleiter? Wie ist es möglich, daß dieser Zustand eintreten konnte, da sich unter demselben Dach die Autoreparaturwerkstatt des Werkes befindet, die mit allen notwendigen Maschinen und Werkzeugen ausgerüstet ist? Paul Schliecker

Instrukteur der Bezirksleitung Potsdam

Wir sind der Meinung, daß die Kreis- und Bezirksleitung nicht alles in der „Anleitung" getan haben und fragen die verantwortlichen Kameraden für den Motorsport in der Kreisleitung Königs Wusterhausen und in der Bezirksleitung Potsdam, wie sie die für diese unglaubliche Schlamperei verantwortlichen Kameraden zur Verantwortung gezogen haben und welche Maßnahmen getroffen wurden, um die Arbeit im VEB „Heinrich Rau" zu verbessern? Die Kameraden im „Heinrich-Rau"-Werk aber sollten den schärfsten Kampf gegen solch verantwortungsloses Handeln führen!

Die Red.



Aus dem Reich der Wolken

Von Dr. Ortmeyer

Die Vielzahl der Wolkenbildungen ist verhältnismäßig spät in ein geordnetes System gebracht worden. Das Verdienst gebührt dem Engländer Howard, der im Jahre 1803 eine Klassifikation der Wolken herausgab. Er unterschied nur drei Grundformen: Cirrus, Cumulus und Stratus und vier Zwischenformen: Cirrocumulus, Cirrostratus, Cumulostratus und Nimbus. Sämtliche Bezeichnungen sind dem Lateinischen entnommen und bedeuten:

Cumulus: die aufgetürmte Masse,
Cirrus: die Haarlocke,
Stratus: die Schicht,
Nimbus: der Regen.

Das Einteilungsprinzip ist heute noch gültig, nur wurde es inzwischen auf vier Wolkenfamilien mit 10 Gattungen, sieben Untergattungen und 23 Unterarten erweitert. Die vier Wolkenfamilien und ihre Gattungen sind:

1. Wolkenfamilie: obere Wolken (mittlere Höhe, etwa 6000 m)
   1. Gattung: Cirrus (Ci)
   2. Gattung: Cirrocumulus (Cc)
   3. Gattung: Cirrostratus (Cs)
2. Wolkenfamilie: mittlere Wolken (Höhe 2000 bis 6000 m)
   4. Gattung: Altocumulus (Ac)
   5. Gattung: Altostratus (As)
3. Wolkenfamilie: untere Wolken (Höhe 0 bis 2000 m)
   6. Gattung: Stratocumulus (Stcu)
   7. Gattung: Stratus (St)
4. Wolkenfamilie: Wolken mit vertikalem Aufbau (Höhe 500 bis 6000 m)
   8. Gattung: Nimbostratus (Ns)
   9. Gattung: Cumulus (Cu)
   10. Gattung: Cumulonimbus (Cb).

Die Cirren bestehen aus Eisnadeln und haben deshalb ein faseriges Aussehen. Ihre Farbe ist weiß, sie zeigen keine wesentliche Schattenbildung. Gradlinige oder gekrümmte Fadenform des Cirrus bezeichnet man als Cirrus filosus (filum = der Faden). Sind die Fäden kurz und wie ein Komma gekrümmt, so spricht man von einem Cirrus uncinus (uncus = der Haken). In Reihen angeordnete Cirrenballen (feine Schäfchen) heißen Cirrocumulus. Der Cirrostratus ist als weißer Schleier am Himmel sichtbar. Die Umrisse von Sonne und Mond kann man klar durch ihn erkennen, und nicht selten beobachtet man dann auch im Abstand von 22° oder 46° Ringe um Sonne und Mond und gelegentlich auch Nebensonnen. Der Cirrostratus ist in vielen Fällen ein Vorbote schlechten Wetters.

Der Altocumulus ist dem Cirrocumulus ähnlich. Die einzelnen Wolkenballen zeigen aber deutlich Schatten, sie sind auch größer und können in Reihen oder Flächen angeordnet sein. In den frühen Morgenstunden kann man zuweilen aus einer Altocumulusbank kleine Wolkentürme emporwachsen sehen, so daß die Bank das Aussehen einer von Zinnen oder Türmen gekrönten Mauer erhält. Diese Form des Altocumulus bezeichnet man als Altocumulus castellatus (castellum = die Festung). Ihr Auftreten kündet mit einiger Wahrscheinlichkeit für den Tag Gewitter an.

Der Altostratus bildet im Gegensatz zum Cirrostratus einen dichten grauen Schleier. Sonnen- und Mondringe treten in ihm niemals auf. Die Sonne und der Mond können noch matt durchscheinen. Die Untergrenze dieser Wolkenart erscheint verwaschen. Er ist der eigentliche Regenbringer. Bei der Auflösung einer Altostratusdecke bestehen häufig linsenartige Wolkengebilde, denen man den Namen Altostratus lenticularis (lens = die Linse) beigelegt hat.

Ähnlich wie der Altocumulus bildet auch der Stratocumulus Schichten und Bänke, nur sind die einzelnen Ballen noch größer, meist ziemlich dicht und wenig scharf begrenzt. Der Stratus ist eine tiefe Wolkendecke von grauer bis dunkelgrauer Färbung. Infolge der wechselnden Dichte dieser Decke sind hellere und dunklere Stellen erkennbar, unmittelbar dem Erdboden aufliegender Stratus ist Nebel.

Der Nimbostratus ist vom Stratus nur schwer zu unterscheiden. Seine Untergrenze ist verwaschen, unscharf, die graue bis dunkelgraue Farbe zeigt kaum noch hellere Stellen. Aus ihm fällt

(Bild links) Obergrenze einer Stratusdecke (Nebelmeer), darüber eine Decke von Altostratus und Altocumulus, rechts oben Cirrostratus und Cirrus uncinus.
(Bild rechts) Cumulus humilis, darüber Altostratus und Altocumulus und Cirrostratus (rechts oben).







Cumulus congestus (Bildmitte), Altocumulus (oberes Bilddrittel) und Cumulus humilis (unten).



Cumulus congestus (links) und Fractocumuli.

regelmäßig Niederschlag aus. Wie schon aus seiner Familienzugehörigkeit hervorgeht, hat er eine mächtige vertikale Erstreckung, er kann von wenigen 100 Metern über dem Boden bis in das Altostratusniveau reichen.

Bei den Cumuluswolken unterscheidet man im wesentlichen zwei Formen: den flachen Schönwettercumulus (Cumulus humilis, humilis = flach) und den schon mächtig aufgetürmten Cumulus von großer Höhenerstreckung (Cumulus congestus, congestus = zusammengetragen, aufgehäuft). Der Schönwettercumulus hat eine flache, fast ebene Untergrenze (Kondensationsniveau). Er bildet sich in den Vormittagsstunden und verschwindet wieder mit nachlassender Einstrahlung in den späten Nachmittagsstunden. Löst er sich auf, dann zerfasern seine Ränder, er sieht zerrissen aus und trägt dann den Namen Fractocumulus (fractus = zerbrochen, zerstückelt).

Ähnliche Fractocumuli können sich allerdings auch unter anderen Bedingungen unter einer Alto- oder Nimbostratusdecke bilden, aus der Niederschlag einfällt. Der Cumulus congestus zeigt bereits an den Seiten und auch an der Kuppe die sogenannten Blumenkohlformen. Die größte Haufenwolke ist der Cumulonimbus, die Gewitterwolke. Sie entwickelt sich häufig aus dem Cumulus congestus, und wenn die Blumenkohlformen von faseriger Hülle umgeben werden (Eiskristalle), ist aus dem Cumulus congestus ein Cumulonimbus calvus (calvus = kahl) geworden. Beginnt sich über der Kappe der Wolke ein Wolkenschirm aus Eiskristallen zu entwickeln, der zuweilen die Form eines Ambosses haben kann, so spricht man von einem Cumulonimbus capillatus (capillus = das Haar) oder einem Cumulonimbus incus (incus = der Amboß).

(Wird fortgesetzt)

DAS DIOPTERVISIER „DOSAAF M-1".

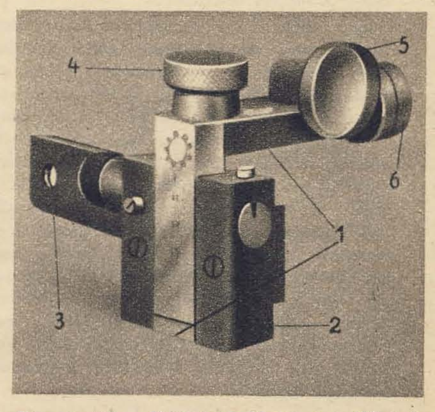
Von P. Ssawwitsch

Vom Org.-Komitee der DOSAAF der UdSSR wurde die erste Serie der neuen Dioptervisiere „DOSAAF M-1" (Modell Nr. 1) entwickelt und herausgebracht. Dieses Visier ist zum Anbringen an Kleinkalibergewehren bestimmt und eignet sich zum Schießen auf alle Entfernungen, die durch die Visierreichweite des Gewehrs vorgesehen sind. Das Visier wird vermittels einer Übergangsleiste auf der Hülse des Gewehrs an der linken Seite angebracht. Das Visier wird an der Leiste und die Leiste an dem Gewehr vermittels Schrauben befestigt.

Das Visier besteht aus einem Fuß und einem Winkeleisen. Auf dem Fuß befinden sich ein verschiebbarer Zeiger, die Befestigungsmutter des Winkeleisens, eine Klemmutter und eine Feder. Außerdem besitzt der Fuß eine Profilnute, eine Vertiefung für die Befestigungsmutter des Winkeleisens und zwei Löcher für die Schrauben zur Befestigung des Visiers an die Übergangsleiste. Auf dem Winkeleisen sind Mikrometerschrauben für waagerechte und senkrechte Korrekturen, Schraubenkopfrasten, eine verschiebbare Skala für waagerechte Korrekturen sowie der Diopterfuß mit dem Diopter angebracht. Die Korrekturschrauben besitzen trommelförmige Köpfe. Ein Teilstrich des Kopfes entspricht einer Verschiebung des Diopters um 0,07 mm, wodurch der mittlere Treffpunkt um 2,25 mm beim Schießen auf 25 Meter und um 4,5 mm beim Schießen auf 50 Meter verschoben wird. Die Verschiebung des Schraubenkopfes um je einen Teilstrich macht sich durch ein Einrasten bemerkbar.

Die Besonderheit dieser Konstruktion besteht im Vorhandensein einer Übergangsleiste, die eine Verlängerung der Visierlinie sowie ein Heranbringen des Visiers an das Auge des Schützen entsprechend den individuellen Eigenarten des Schützen ermöglicht.

Übersetzung aus „Wojennyje snanija" (Militärisches Wissen), Moskau (1953), Nr. 2, S. 23.



Dioptervisier „DOSAAF M-1": 1 = Winkeleisen, 2 = Visierfuß, 3 = Übergangsleiste, 4 = Kopf der Schraube für senkrechte Korrekturen, 5 = Diopter (Teller), 6 = Kopf der Schraube für waagerechte Korrekturen.

Vom Meldehund und seiner Abrichtung

Von Jean Sir

Es ist eine alte, aber irrige Ansicht, daß jeder Hund, der sich nicht zur Schutzhundabrichtung eignet, als Meldehund Verwendung finden könnte. Die Wesensanlage des Meldehundes erfordert eine ganz besonders sichere und zuverlässige Nervendecke. Nicht ablenkbar durch äußere Reize, die gerade während seiner Arbeit im unübersichtlichen Gelände stärkste Verleitungsmöglichkeiten bieten, dazu Unerschrockenheit und sehr viel Selbstvertrauen sind notwendige Eigenschaften, die allein eine sichere und zuverlässige Arbeit gewährleisten. Hunde mit Schärfe, mit Vorsicht und Mißtrauen, mit sehr schnellem Reaktionsvermögen wie auch mit einer Passion für Wild und Wildfährten sind vollkommen ungeeignet. Die Einarbeitung solcher Hunde ist nicht allein sehr mühevoll, sie bietet darüber hinaus keinerlei Gewähr für sichere und zuverlässige Leistungen. Wünschenswert ist es, wenn der Meldehund noch Härte besitzt. Neben einer guten Wesensveranlagung ist noch Lauffreudigkeit zu fordern, die allerdings durch systematisches Training geweckt und gesteigert werden kann.

Wir unterscheiden einen Meldelauf nach Ortsgedächtnis und daneben einen solchen auf künstlicher Fährte. Der Anfangsort (= A-Ort) und der Endort (= E-Ort) der Meldestrecke ist anfänglich in jedem Falle von einem Hundeführer besetzt, zwischen denen die Meldehunde hin- und herzulaufen haben. Die beiden Hundeführer müssen den Hunden bekannt sein. Zu einer Rotte gehören zwei bis drei Hunde. Die erste Voraussetzung für eine erfolgreiche MH-Abrichtung ist die Gewöhnung der Hunde untereinander und an die beiden Hundeführer. Dieser Einstellung ist ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Hunde untereinander wie jeder einzelne Hund der Rotte und die beiden Hundeführer müssen eine feste Gemeinschaft bilden, die keinesfalls in mehr oder weniger großer Zuneigung zu dem einen oder anderen differiert.

Unter einem Ortsgedächtnislauf verstehen wir die Leistung eines Hundes, sich von einem bekannten A-Ort zu einem ihm bekannten E-Ort und umgekehrt sicher, zuverlässig und ohne jede Unterbrechung zu begeben. Zweckmäßig beträgt die Länge der Meldestrecke zu Beginn nicht mehr wie 25 m. Eine Vergrößerung der Meldestrecke darf nur ganz allmählich vorgenommen werden. Überhastete, sprunghafte Vergrößerungen der Entfernung zwischen A- und E-Ort führen immer zu Mißerfolgen und bedeuten Zeitverlust, weil immer mit der Einarbeitung wieder von vorn, mit kurzen Strecken begonnen werden muß.

Wie ergibt sich nun ein Lauf nach Ortsgedächtnis? An einem A-Ort befinden sich die drei Hunde der Rotte und die beiden Hundeführer. Während der eine Führer am A-Ort verbleibt, führt der andere die Hunde in die Strecke ein. Nach ungefähr 10 m Entfernung ruft und lockt der am A-Ort verbliebene Führer die Hunde, die aber von dem einführenden Hundeführer festgehalten werden. Der einführende Hundeführer setzt seinen Weg mit den Hunden fort. Nach weiteren 10 m erfolgt ein neuerliches Anrufen und Locken. Dadurch wird bei den Hunden der Meutetrieb angesprochen. Die Hunde werden im Streben nach Rückkehr zum A-Ort bestärkt. Nach Erreichung des E-Ortes legt der Hundeführer die Hunde an Ketten an einem Baum oder einem Zaun fest. Nach kurzer Pause, sie darf anfänglich nicht zu lang sein, wird der erste Hund abgekettet. Der Hundeführer läßt den Hund sitzen, kniet sich rechts von seinem Hund auf das linke Knie, legt dem Hund das Meldehalsband um und hält ihn nach wie vor fest. Der Hund wird durch Anrufe des Hundeführers am A-Ort, der anfänglich immer für die Hunde sichtbar sein muß, durch Locken, durch Schlagen auf die Knie, also anziehende Körperbewegungen, in Spannung versetzt. Zeigt der Hund nun das deutliche Bestreben, sich vom festhaltenden Hundeführer zu lösen und den Lockungen zu folgen, wird er von diesem abgedrückt unter gleichzeitiger Verwendung des energisch gesprochenen Hörzeichens „meldung". Das drohend gesprochene „meldung" durch den absendenden Abrichter und die gleichzeitig anziehenden, lockenden Bewegungen des anderen am A-Ort befindlichen (empfangenden) Hundeführers beschleunigen den Lauf des Hundes. Hat der Hund den A-Ort erreicht, ist er liebevoll, unter Streicheln vom Abrichter anzunehmen. Das Meldehalsband wird sofort abgenommen, bei stetem Liebeln wird der Hund nunmehr an einem Baum oder Zaun festgemacht. Jetzt wird der zweite am E-Ort noch angekettete Hund auf die Strecke gebracht. Der absendende Hundeführer hat beim zweiten und dritten Hund genau so zu verfahren wie beim ersten Hund.

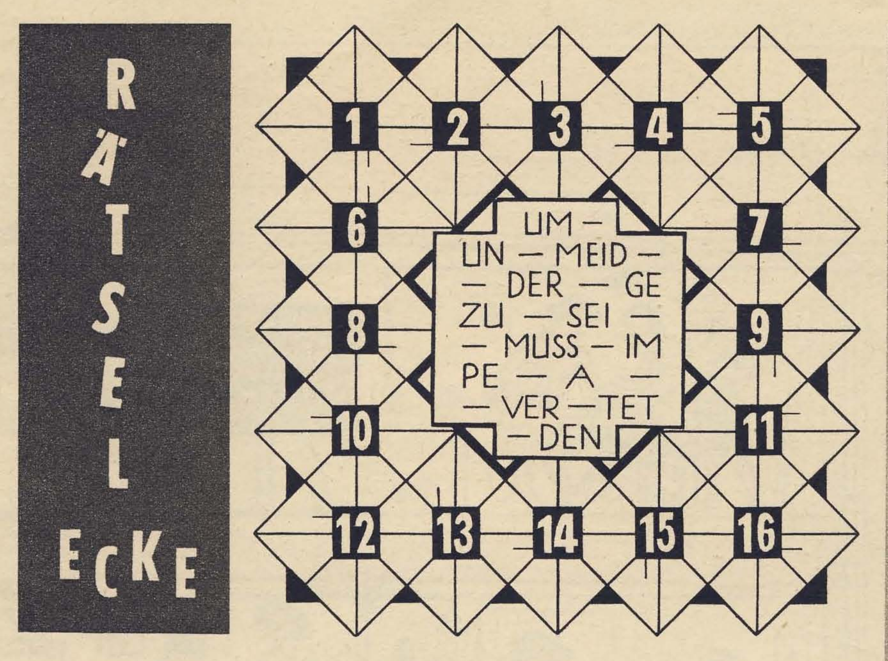
Jetzt erfolgt die Absendung der Hunde vom A-Ort zurück zum E-Ort. Es sind lediglich die Rollen der Hundeführer vertauscht. Der am A-Ort die Hunde absendende Hundeführer legt das Meldehalsband um, spricht das energische „meldung", während jetzt der am E-Ort befindliche Hundeführer die anziehenden Bewegungen zeigt, um Schnelligkeit des Laufes zu fördern und um den Drang zum anderen Hundeführer zu verstärken. Zu beachten ist, daß der Meldelauf nur mit dem Rückführen der Hunde beendet werden kann, d. h. daß der Führer, der die drei Hunde in die Meldestrecke einführte, diese auch wieder an den A-Ort zurückführen muß.

Was gilt es besonders zu beachten? Beide Hundeführer müssen gleichbleibend in Behandlung, Lautstärke der Hörzeichen und in ihren Verhaltungsweisen ihren Hunden gegenüber sein. Das Meldehalsband wird nur während des Laufens vom Hunde getragen, niemals aber während des Abliegens dem Hunde belassen. Jeder Handgriff, jede Körperbewegung (z. B. beim Absenden) müssen der anderen gleichen.

Welche tierpsychologischen Momente sind bedeutungsvoll? Durch das Einführen lernen die Hunde die Meldestrecke kennen und prägen sie ihrem Gedächtnis ein. Das Absenden erfolgt unter energischem Druck und erleichtert dem Hund das Lösen vom Hundeführer. Das Anziehen des anderen beschleunigt den Lauf (Lustgefühl, zum anderen Hundeführer zu kommen). Bei den noch angeketteten Hunden wird beim Absenden eines Hundes der Meutetrieb stark angesprochen und das Bestreben gestärkt, schnellstens zu dem anderen Hundeführer u n d Hund zu kommen.

Abrichtemäßig muß beachtet werden: Mit kurzen Strecken beginnen. Von 25 m auf 40 m, dann auf 70 m usw. steigern. Allmähliche Erhöhung der Streckenentfernung bedeutet Sicherheit, Stetigkeit, Lauftreue. Das Gegenteil sind Laufunlust, Zeitverlust und — Beginn von vorn.



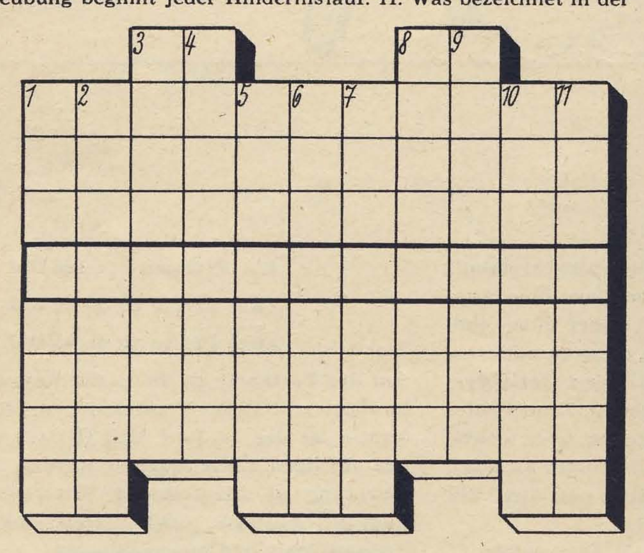


Wabenrätsel

Um die Ziffern 1 bis 16 sind in Uhrzeigerrichtung achtbuchstabige Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben: 1. Aluminium-Silber-Legierung. 2. Einfache Form des Kranes. 3. Bezeichnung für die Flügel des Segelflugzeuges. 4. Der größte See Oberitaliens. 5. Größter Strom Südamerikas. 6. Eine der Eigenschaften, die die GST in ihren Mitgliedern entwickelt. 7. Baltische Sowjetrepublik. 8. Absperrung der überseeischen Zufuhr. 9. Geometrische Form. 10. Kollektiv bewirtschafteter Landwirtschaftsbetrieb der SU. 11. Berufsbezeichnung des Landmessers. 12. Elektrischer Nichtleiter. 13. Europäischer Staat, dessen Regierung im Atlantikpakt steht. 14. . . . ist erforderlich für gute sportliche Leistungen. 15. Darstellung der Himmelsrichtungen. 16. Auf dem XIX. Parteitag der KPdSU berichtete Michailow, daß die Organisation, die zum XVIII. Parteitag 8 Millionen Mitglieder zählte, jetzt etwa 16 Millionen junge Menschen vereinigt. Um welche Organisation handelt es sich?
Im Innern ist an Stelle der Striche eine der Silben: be — der — die — gen — keit — krie — lich — lis — mus — nich — ri — ti — ver — wer — einzusetzen, so daß sich bei richtiger Lösung ein Ausspruch Stalins (aus „Ökonomische Probleme des Sozialismus in der UdSSR") ergibt.

Silben-Füllrätsel

In den senkrechten Feldern 1 bis 11 sind aus den 29 Silben ak — back — born — chen — clau — di — feld — her — holm — ka — krie — ku — le — le — les — mans — mei — nung — on — pult — re — see — skop — span — stag — ta — te — ti — us — Wörter folgender Bedeutung zu bilden:
1. Tau zur Befestigung des Mastes. 2. Welcher zeitgenössische Schriftsteller schrieb den Roman „Menschen an unserer Seite"? 3. Stadt und Mittelpunkt des Kupferschieferabbaus. 4. Längenmaß der Schiffahrt. 5. Eine zum Flotten- und Flugzeugstützpunkt ausgebaute Insel der nordeuropäischen Atlantikpaktstaaten. 6. Sternbild. 7. Flugzeugschleuder. 8. Optisches Gerät. 9. Rückschritt, Gegenströmung. 10. Mit dieser Geländeübung beginnt jeder Hindernislauf. 11. Was bezeichnet in der Energie die Maßeinheit „Volt"? Die stark umrandete waagerechte Zeile nennt bei richtiger Lösung einen Teil des Rumpfwerkes eines Segelflugzeuges.



*

Die Auflösung unseres Seesport-Preisausschreibens, die von allen Kameraden sicher sehnlichst erwartet wird, veröffentlichen wir in der ersten Juni-Ausgabe unserer Zeitschrift.

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Karl Heinz Hardt
Die Kader entscheiden alles 2/3

Hans Schmidt
Meisterschaften im Gelände- und Schießsport in Dommitzsch — ganz groß! 4

Günter Wollert
Einige ernste Worte zur Herausgabe der Lehrmaterialien 5

Fred Beier
Kutter klar in Seeburg 6

Wir schützen unsere Republik 7

Kurt Hanne
Auf den Spuren Otto Lilienthals 8/9

Aus unserer Leserbriefmappe 10/11

1. Mai — Kampftag der Werktätigen... 12/13

Jochen Wunderlich
Praktische Gesetzeskunde 14

Ulrich Scharnow
„Wahrschau Kinken" 15

Otto Reuter
Größenbezeichnung der Schiffe nach Tonnen 16

Heinz Kästner
Die Seesportler von Sondershausen im Wettbewerb 16

Heinz Hollmach
Wir bauen einen Kurzwellenempfänger 17

Karl Krug
Das interessiert unsere Motorsportler... 18

Ing. Reinhard Blumenthal
Schmierung des 2-Takt-Motors 18

Paul Schliecker
Aus vier mach eins 19

Dr. W. Ortmeyer
Wetter, Wind und Wolken 20

Das Dioptervisier „DOSAAF M-1" 21

Jean Sir
Vom Meldehund und seiner Abrichtung 22

Rätselecke 23

Preisausschreiben 24

Beilage: Flugmodellbau ohne Sperrholz

Zeichnungen: Günther, Unterschütz, „Wir fünf", Espenhain
Fotos: Kronfeld, Saale-Bild, Hanne, Bennewitz, Mitteldeutsche Bildstelle, Burmeister, Schröder

Redaktion „Sport und Technik". Chefredakteur Kurt Hanne. Herausgeber: Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Halle/Saale. Sitz der Redaktion: Halle/Saale, Stalinallee 156, Tel. 72 11 oder 74 11. Verlag und Anzeigenabteilung: Sportverlag GmbH, Berlin NW 7, Neustädtische Kirchstraße 15, Postscheckkonto Berlin Nr. 195. Zur Zeit gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. Druck: Druckhaus Einheit Leipzig III/18/211. „Sport und Technik" erscheint mit Genehmigung des Amtes für Information der Deutschen Demokratischen Republik. Einzelpreis 0,50 DM, Monatsabonnement 1,— DM. Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet.

Unser Preisausschreiben

„Man sollte sich doch wirklich alles aufschreiben!" Kamerad Hoffmann besuchte als Instrukteur eine Ausbildungseinheit für Nachrichtensport. Dabei fielen ihm einige Fehler auf. Er vergaß aber, sich diese zu notieren, um sie seiner Leitung mitteilen zu können. Jetzt versucht er, seinen Bericht zusammenzustellen. Zehn Fehler waren ihm aufgefallen, das wußte er genau, aber welche waren es? Ihr sollt ihm dabei helfen, die Fehler an Hand der vorliegenden Zeichnung zu ermitteln und diese auf einer Postkarte der Redaktion mitteilen.

Für die richtigen Lösungen sind 250 DM ausgesetzt:

Ein Preis zu 100 DM,

zwei Preise zu je 50 DM,

zwei Preise zu je 25 DM.

Auf der Postkarte ist die in der linken unteren Ecke befindliche rote Ziffer 4 aufzukleben. Der letzte Einsendetermin ist der 10. Juni 1953 (Datum des Poststempels). Die richtigen Einsendungen werden ausgelost, die Entscheidung ist unanfechtbar. Mitarbeiter der Redaktion und des Verlages sowie deren Angehörige sind vom Preisausschreiben ausgeschlossen.

Beilage „Sport und Technik“ Ausgabe 7/1953



Flugmodellbau ohne Sperrholz

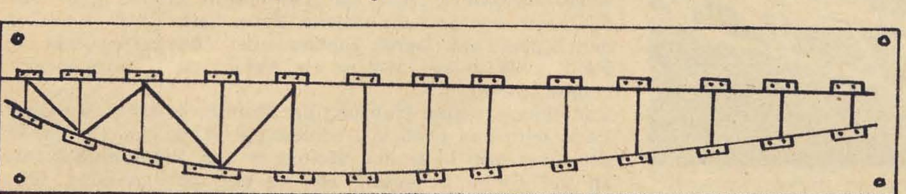
Drei Kameraden unserer Gesellschaft für Sport und Technik stellten uns ihre Erfahrungen in der sperrholzlosen Bauweise zur Verfügung. Die erfolgreich angewandte Bauweise soll Gemeingut aller werden. Von diesem Standpunkt ließen wir uns beim Zusammenstellen dieses Beitrages leiten.
Viele Kameraden werden beim Betrachten der Bilder sagen, daß die sperrholzlose Bauweise sehr kompliziert und langweilig ist. Vom Gegenteil konnten wir uns überzeugen, als wir den Bau eines Modells in dieser Bauweise beim Kameraden Gustel Franke verfolgten. Es ist direkt unwahrscheinlich, in welch kurzer Zeit das Modell gebaut wurde und wie einfach die Ausführung ist. Die Leistungen des Modells sind überraschend, so daß diese Bauweise nur jedem Flugmodellbauer empfohlen werden kann. *Die Redaktion*

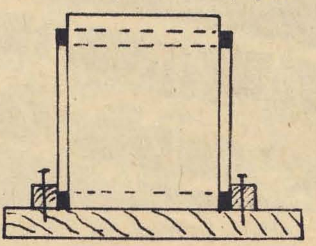
Der Bau des Rumpfes

Von Günther Tietz

Viele Kameraden werden einsehen, daß die hier gezeigten Bauweisen der bisher üblichen Spantenbauweise an Festigkeit, Gewichtsersparnis und in bezug auf geringere Arbeitszeit weit überlegen sind.
Die erste der Stäbchenbauweisen ist die Stegbauweise des einfachen Vierkantrumpfes und wird im Motormodellbau (Gummimotor) größtenteils angewendet. In einer Nagelklotzschablone werden die beiden Seitenteile in dieser Schablone verleimt. (Siehe Abb. 1.)
Um ein Zusammenleimen beider Seitenteile zu vermeiden, ist es zweckmäßig, zwischen die Leimstellen kleine Papierecken zu legen.
Ist einer der Rumpfgurte gerade, wie bei Abbildung 1, dann stellen wir die beiden Seitenteile in eine neue Klotzschablone, die die Draufsicht des Rumpfes begrenzt. Durch Zwischenstücke oder Hilfsspanten gehalten, können jetzt die Verbindungsstege eingesetzt werden (Abb. 2). Bei Rümpfen, die keine gerade Oberseite haben, muß der Zusammenbau ähnlich wie bei der Spantenbauweise erfolgen, indem man die Hilfsspanten mit Reißnägeln an den überstehenden Leisten des Hellingbrettes befestigt und dann daran den Rumpf aufbaut. Anschließend werden die Hilfsspanten wieder entfernt (Abb. 3).
Auf gute muffenartige Leimverbindung bei den stumpfanliegenden Stegen ist großer Wert zu legen. Besonders geeignete Leime sind Duosan, Westalan, Kittifix (kein Kaltleim). Ähnlich wie beim Vierkantrumpf ist der Aufbau des Dreikantrumpfes (Immer bereit, usw.).
Das Oberteil des Rumpfes wird in der Klotzschablone hergestellt. Die Kufe durch Hilfsspanten oder Mittelstäbchen auf Distanz gehalten, können Seitenstege leicht und schnell angepaßt und verleimt werden (Abb. 4).
Eine neuere Art des Dreikantrumpfes wird in verschiedenen Lehrgruppen angewendet.
Zwei Seitenteile werden in der Klotzschablone hergestellt, anschließend die Kielgurte zusammengeleimt und im Oberteil die Stege in der Klotzschablone eingesetzt (Abb. 5).
Diese Bauweise hat sich als leichter und fester erwiesen, und die Herstellung erfordert weniger Zeit.
Die Abbildung 6 zeigt den Schnitt des Dreikantrumpfes aus zwei Seitenteilen.
Bei Vieleckrümpfen wird die Hilfsspantenbauweise angewendet (Wolkenbeißer).
Mit vier bis fünf Hilfsspanten wird der Rumpf normal auf der Helling aufgebaut (Abb. 7). Dann werden die fehlenden Spanten durch Stäbchen von Gurt zu Gurt ersetzt (Abb. 8). Diese Bauart erfordert große Geschicklichkeit, da mit dem Einsetzen der Stäbchen die Richtung der Längsgurte bestimmt wird.
Andere Modellbauer fertigen alle Spanten aus dünner Pappe an, setzen daneben die Stäbchen und entfernen dann die Pappspanten. Als die bisher vorteilhafteste Bauweise muß die jüngste, die Diagonalkonstruktion (Harsberg), bezeichnet werden. Beim Vierkantrumpf wird erst die Seitenansicht des Rumpfes und die halbe Draufsicht — 1 mm in der Klotzschablone hergestellt (Abb. 11).
Die halbe Draufsicht wird zweimal hergestellt. Die beiden Seitenteile werden, nachdem sie getrocknet sind, mit Hilfe von Wäscheklammern an unser Mittelteil angeleimt. Nach dem Trocknen können wir nun die Stege an den Ober- und Untergurt anpassen und verleimen.
Um die Verdrehungsfestigkeit zu erhöhen, verstreben wir die oberen Felder diagonal in umgekehrter Richtung der Diagonalverstrebung des Mittelstückes.
Zu bemerken sei, daß die Stege und letztgenannten Diagonalverstrebungen nach innen versetzt (1 mm) angebracht werden, so daß die Bespannung nur an den vier Rumpflängsgurten angeleimt wird.
Die Bespannung hat dadurch eine ununterbrochene Fläche über die gesamte Rumpflänge. Auf Abbildung 14 sehen wir den Schnitt durch solch einen Rumpf, der die freie Bespannung klar erkennen läßt.
Die Abbildungen 9 und 10 zeigen, daß in dieser Art der ursprünglich in Spantenbauweise konstruierte Iskra-Rumpf gut herstellbar ist. Abbildung 15 zeigt den Schnitt durch solch einen Sechskantrumpf (H 2, Junge Welt). Die Bespannung liegt ebenfalls nur an den Rumpflängsgurten an.
Auch ein Vieleckrumpf kann in dieser Bauweise hergestellt werden.

Beispiel:
Ein geplanter Zwölfeckrumpf wird an Hand der Seitenansicht und der halben Draufsicht als Vierkantrumpf gebaut.
Auf die vier entstandenen Seitenflächen werden zusätzlich je zwei Längsgurte aufgeleimt (Abb. 13). Die ebenfalls über


Abb. 1. Nagelklotzschablone.


Abb. 2. Aufbau mit Hilfsspant.

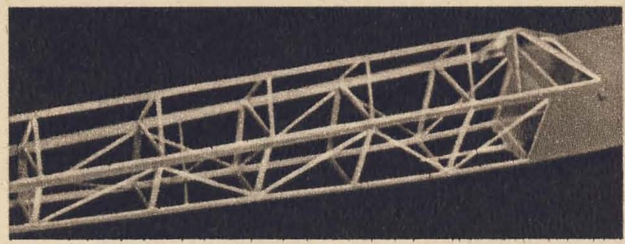


Abb. 3.

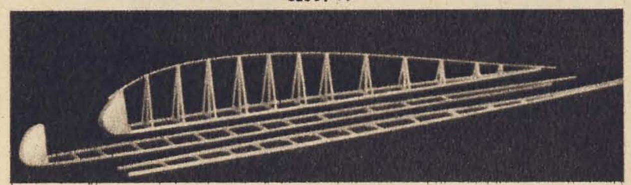


Abb. 4. Dreikantrumpf.

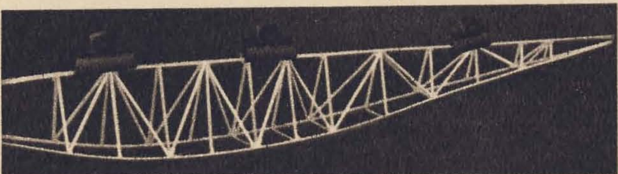


Abb. 5. Dreikantrumpf aus zwei gleichen Seitenteilen hergestellt.

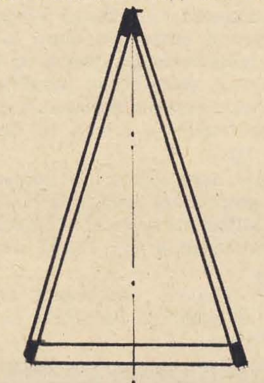


Abb. 6.

Schnitt durch einen Dreikantrumpf aus zwei Seitenteilen.

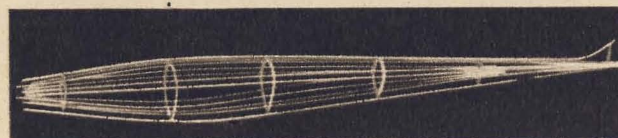


Abb. 7. Vieleckrumpf mittels Hilfsspanten aufgebaut.

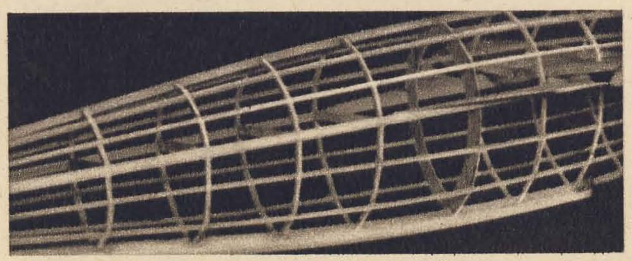


Abb. 8. Die fehlenden Spanten werden durch Stäbchen von Gurt zu Gurt ersetzt.

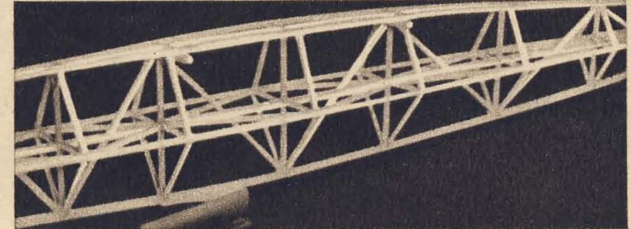


Abb. 9. Teilstück des Iskra-Rumpfes in Stäbchenbauweise.

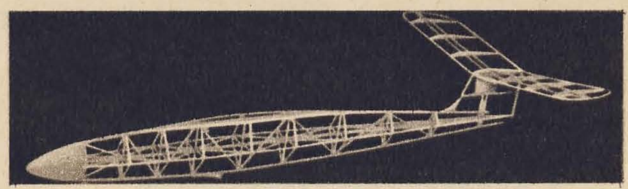


Abb. 10. Fertiggestellter Iskra-Rumpf in Stäbchenbauweise. Der Sechskantrumpf wird in der gleichen Art hergestellt, jedoch brauchen wir dazu vier Seitenteile.

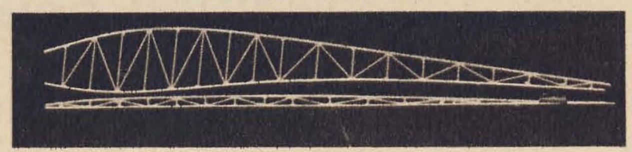


Abb. 11. In Klotzschablone hergestelltes Mittelstück (Seitenansicht) und Seitenteil.



Abb. 12. Sechskantrumpf „Junge Welt" in Arbeit.

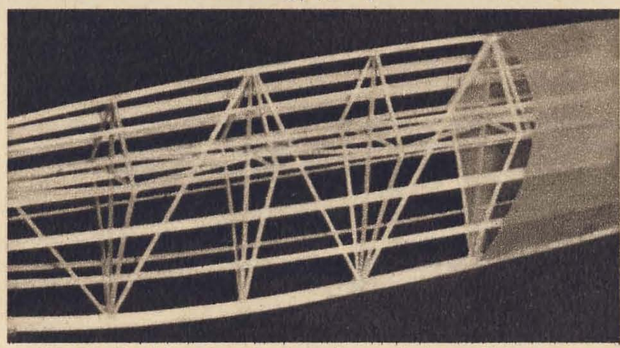


Abb. 13. Zwölfkantrumpf mit außen aufgelegten Längsgurten.

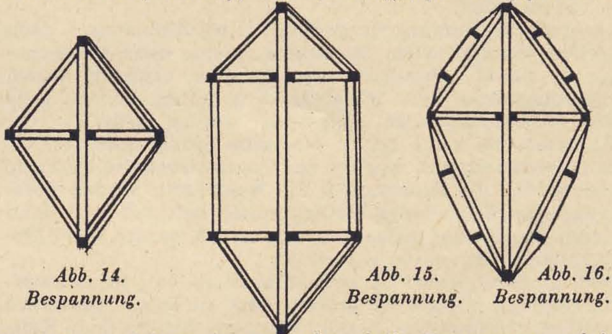


Abb. 14. Bespannung. *Abb. 15. Bespannung.* *Abb. 16. Bespannung.*

die gesamte Länge des Rumpfes glatte Bespannung zeigt nun im Schnitt den Zwölfkantrumpf (Abb. 16).

Die Flachrippenbauweise

Von Ernst Winter

Während die Rumpfstegbauweise schon längere Zeit im Flugmodellbau bekannt ist, glauben die meisten Modellbauer heute noch beim Bau einer Tragfläche ohne Sperrholz nicht auskommen zu können. Sie lehnen die Flachrippenbauweise mit dem Argument ab, daß man ohne Sperrholz kein genaues Profil erhalten kann. Dazu ist zu bemerken, daß man jedes Profil auch in Flachrippenbauweise nachbilden kann, und dann sollte einmal jeder Modellbauer nachprüfen, welche Form sein Profil zwischen den Rippen hat. Durch Einbau eines Obergurtes sieht ihr Profil etwa so aus, wie es die Abbildung 17 zeigt (gestrichelte Linien).

Von einer genauen Wahrung der Profilform kann also keine Rede sein, und noch viel schlechter ist, daß durch den an der Oberseite liegenden Holmgurt das Profil eine Kante an der Stelle bekommt, wo sie am meisten stört. Man

müßte also den Obergurt etwa 1 bis 2 mm einrücken, was jedoch einen mächtigen Arbeitsaufwand erfordern würde und bei dünnen Profilen unmöglich ist. Von hier ausgehend, bin ich auf der Suche nach neuen material- und zeitsparenden Bauweisen zur Flachrippenbauweise gekommen, die bei genauerer Betrachtung in der Praxis noch weit mehr Vorteile gegenüber der Sperrholzrippenbauweise zeigte, als ich annahm. Meine Erfahrungen will ich kurz skizzieren:

Vorteile der Flachrippenbauweise gegenüber der üblichen Sperrholzrippenbauweise:

1. Die Tragfläche ist nach dem Bespannen vollständig glatt. Es gibt keine Möglichkeit, daß ein Holmgurt eine Kante bildet.
2. Da die 3 bis 4 mm breiten Flachrippen wesentlich schwerer seitlich ausbiegen, ist der Verband zwischen Holmen, Nasen- und Endleisten wesentlich steifer und hat deshalb eine hohe Verdrehungsfestigkeit. Ein Vorteil, der sich bei dünnen Profilen besonders stark bemerkbar macht.
3. Es lassen sich ohne erheblichen Mehraufwand an Arbeit wesentlich tragfähigere Holme bauen. Ich verwende besonders flache Ober- und Untergurte, z. B. für ein A-II-Modell zwei Holmgurte, die an der Flügelwurzel 2x20 mm messen und die ich bis zum Randbogen auf 2x4 mm abhoble. Ein solcher Holm wiegt nur wenig mehr als einer aus zwei 2x10-Gurten, hat aber in der Mitte, wo der gefährdete Querschnitt liegt, die doppelte Festigkeit. Hier ist auch darauf hinzuweisen, daß man die Rippen 1 mm dicker wählt als das gewünschte Profil, da ja die Bespannung noch ungefähr soviel durchsackt.
4. Ein Einkerben der Holme durch stramm aufgepreßte Rippen, was die Bruchgefahr bei schwachen Querschnitten wesentlich erhöht, ist bei der Flachrippenbauweise unmöglich.
5. Das Gewicht einer Flachrippenfläche läßt sich, das ist besonders wichtig für Motormodelle, wesentlich geringer halten als mit der Sperrholzbauweise.
6. In der Bauzeit tritt der Vorteil besonders bei größeren Modellen in Erscheinung. Hier kann man ohne weiteres 50 Prozent Bauzeit einsparen. Als Beispiel möchte ich anführen, daß in unserer Lehrgruppe ein schwanzloses Flugmodell von 3400 mm Spannweite in einer Zeit von 25 Stunden sauber gebaut worden ist.
7. Modelle dieser Größe wären schon rein materialmäßig kaum in Sperrholzrippenbauweise zu bauen. Man beachte, daß man bei sparsamstem Materialverbrauch ein Stück Sperrholz von 60x70 cm Größe allein für die Rippen verwenden würde.

Wie baut man Flächen in Flachrippenbauweise?

Zuerst möchte ich den prinzipiellen Arbeitsgang schildern. Wir bauen auf einer Grundrißzeichnung auf, da neben den Rippen die genaue Lage der Holme angegeben ist. Zuerst schneiden wir uns aus dünner Pappe (kartonstarkes Photopapier hat sich bei uns am besten bewährt) rechtwinklige Dreiecke von etwa 20 mm Kathederlänge, die wir etwa 2 mm breit an der Unterseite der Endleiste bei jeder Rippe ankleben. An diese Ecken leimen wir dann die Rippenuntergurte, für die wir Kiefernleisten 1x2 bis 1x4 mm benutzen. Nun leimen wir Nasenleiste und Holme auf. Während dieses trocknet, biegen wir die Obergurte vor. Wir lösen dann unseren Flügel vom Arbeitsbrett, nageln der Wölbung der Profilunterseite entsprechende Leisten an die Stellen, an denen die Holme sitzen, befestigen alles wieder und beenden den Flügelrohbau mit dem Aufleimen der Rippenobergurte, wobei uns 10x20 mm große Sperrholzabfälle, durch die wir in der Mitte einen kleinen Nagel geschlagen haben, die Arbeit erleichtern (Abb. 18). Hat die Profilunterseite eine starke Wölbung oder einen S-Schlag, so müssen wir auch die Untergurte vorbiegen und können nicht erst alles zusammenbauen.

Das wäre der Arbeitsgang, wenn wir Brettholme oder fertige Doppel-T-, U- oder Kastenholme verwenden. Bei Verwendung von Ober- und Untergurt ist jedoch folgende Bauweise einfacher:

Wir leimen, nachdem wir die Unterlegeleisten untergeschoben haben, den Untergurt auf die Rippenunterseite auf, schneiden dann eine 2 bis 3 mm starke Leiste in der Breite des Holmzwischenraumes in kurze Stücke (so lang, wie die Holmgurte breit sind) und leimen diese bei jeder Rippe auf den Untergurt, darauf den Obergurt und dann die Rippen (Abb. 19).

Liegt der Holm nicht an einer Stelle an der Ober- und Unterseite des Profiles parallel verlaufen, so fertigen wir die Zwischenklötzchen aus einer Leiste von Pappelholz, die wir entsprechend trapezförmig hobeln, indem wir etwa 1 cm breite Klötzchen absägen. Bei manchen Profilen kann

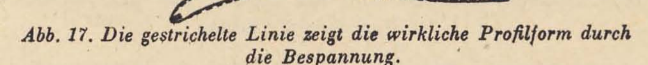


Abb. 17. Die gestrichelte Linie zeigt die wirkliche Profilform durch die Bespannung.

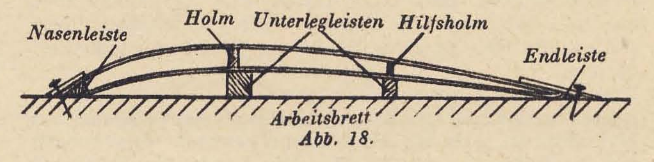


Abb. 18.

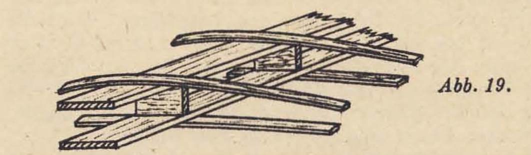


Abb. 19.

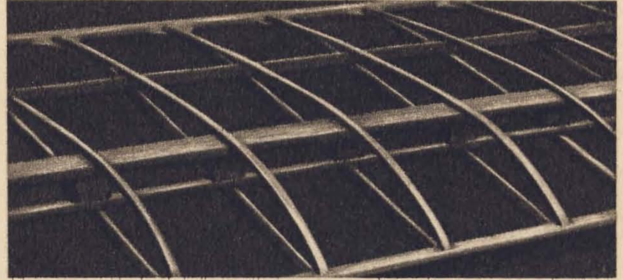


Abb. 20. Fläche eines Motormodells Klasse II, Profil Gö 496.

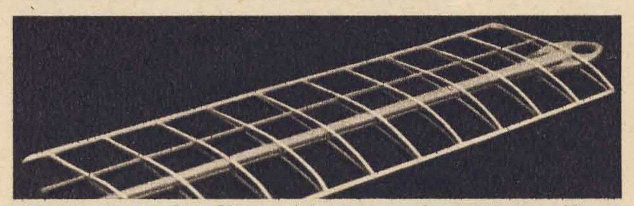


Abb. 21. Segelmodell Klasse A I, Spannweite 1200 mm, Flügeltiefe = 140 mm, Gewicht 36 g, gebaut in 3½ Stunden.

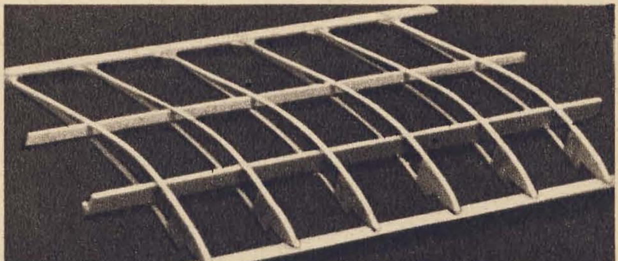


Abb. 22. Musterstück einer Geierprofilfläche.

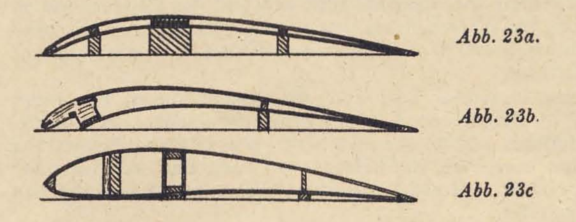


Abb. 23a.

Abb. 23b.

Abb. 23c

es notwendig sein, die Nasenleiste trapezförmig zu hobeln. Vorn stark gewölbte Profile bauen wir mit einem Hilfsholm vor dem Hauptholm, den wir dann zwischen den Rippen wieder heraussägen, so daß nur ein Steg in der Rippe stehenbleibt (Abb. 23a). Bei dicken, vor stark gewölbten Profilen legen wir einen Hilfsholm ein (Abb. 23c), ohne ihn festzuleimen, und leimen dann Stege aus einer 3x3-Leiste davor, worauf wir den Hilfsholm entfernen. Vorn rundnasige Profile und Geierprofile arbeiten wir mit Nasenklötzen, die wir aus einer quergefaßten Leiste ausraspeln und auf der Kreissäge abtrennen (Abb. 23b).

Die Lamellenbauweise und die Rippen aus dem Block

Von Gustel Franke

Neben anderen Bauweisen lassen sich Tragflügelrippen ebenfalls sehr gut aus Kiefern- oder Fichtenleisten herstellen, die man in einer Schablone (Holzform) lamelliert verleimt.

Der Arbeitsgang ist hierbei folgender:

Zuerst fertigt man die Schablone (Holzform) möglicnst aus Weichholz an (Abb. 24). Als Material genügen Abkürzungen von Brettern, die rißfrei sind. Die Länge der Schablone richtet sich nach der Profiltiefe des Tragflügels, während die Breite 90 bis 100 mm und die Stärke 10 bis 15 mm betragen soll. Die Schablone besteht aus der Grundplatte und dem Oberteil. Demzufolge benötigt man zwei Brettchen von der Profillänge mit etwa 10 bis 20 mm Zugabe, 90 bis 100 mm Breite und 10 bis 15 mm Stärke.

Auf die Mitte des Oberteils wird die Profilform aufgezeichnet und mit einer Laubsäge, Dekupier- oder Bandsäge ausgeschnitten. Hierbei wird nicht wie üblich außen, sondern innen am Bleistiftstrich entlang gesägt, damit die entstehenden Formteile mit der Feile befeilt und geglättet werden können. Da nun aber die Rippe nicht durchweg in ihrer Dicke gleichmäßig ist, muß man aus der eben ausgeschnittenen Rippe nochmals einen „Kern" ausschneiden, damit an allen Stellen die einzelnen Lamellen auch den nötigen Preßdruck erhalten. Zur Herstellung des Kernes muß die Rippe ringsum um die Lamellenstärke verkleinert werden. Der so erhaltene Kern wird auf die Grundplatte aufgeleimt. Die beiden Formteile werden anschließend um den Kern mit dem entsprechenden Abstand der Lamellenstärke aufgelegt und mit Markierungsstrichen gezeichnet, damit bei jedem Pressen die Formteile immer wieder an der richtigen Stelle sitzen.

Die Lamellierungsleisten sollen erfahrungsgemäß 1x10 bis 1x15 mm Querschnitt haben, die man mit Duosan-Rapid oder mit Kasein-Kaltleim in der Schablone verleimt. Nach dem Trocknen werden aus der verleimten Lamelle etwa 2 mm breite Rippen mit der Laubsäge abgetrennt und mit einer Feile geglättet. Es müssen je nach der Größe des Modells mehrere Pressungen gemacht werden, so daß man die benötigte Anzahl Rippen erhält.

Eine weitere Herstellungsart für Tragflügel- und Leitwerksrippen ist die Blockherstellung aus Erle, Linde oder Pappel, die ebenfalls von vielen Modellbauern mit Erfolg angewendet wird (Abb. 26). Erle oder Pappelholzabfälle in Rippenlänge erhält man in Pantoffelmachereien. Die Herstellung der Rippen ist sehr einfach. Die Rippenform wird auf einen solchen Holzklotz von 40 bis 60 mm Stärke aufgezeichnet und mit einer Schweif-, Dekupier- oder Bandsäge ausgeschnitten, mit Raspel und Feile sauber und genau bearbeitet, danach werden die entsprechenden Holmeinschnitte eingearbeitet, anschließend mit einem Streichmaß die Rippenstärke von 1,5 bis 2 mm angerissen und mit der Laub- oder Feinsäge abgeschnitten (Abb. 27). Weil ein Verschieben des Rippenblocks während des Feilens, wie es bei der Sperrholzbearbeitung häufig vorkommt, völlig ausgeschlossen ist, kann man dünne schlanke Profile sehr gut ausarbeiten.

Welche Bauweise nun von den Modellbauern bevorzugt wird, ob Flachrippe, Lamellenrippe, Sperrholz- oder Blockherstellung, richtet sich nach der persönlichen Einstellung zu den einzelnen Bauweisen, wie nach dem zu bauenden Flugmodell, und nicht zuletzt nach den örtlich vorhandenen Werkstoffen.

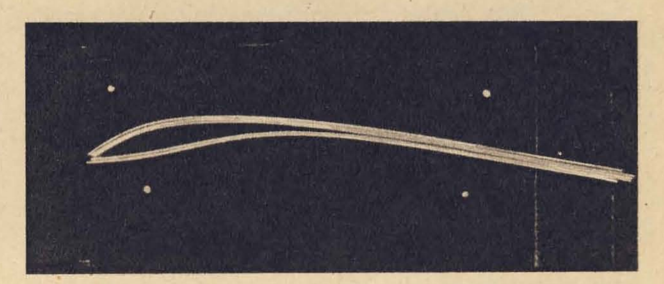


Abb. 24. Deutlich erkennt man die Grundplatte, die beiden Oberteile und in der Mitte den Kern.

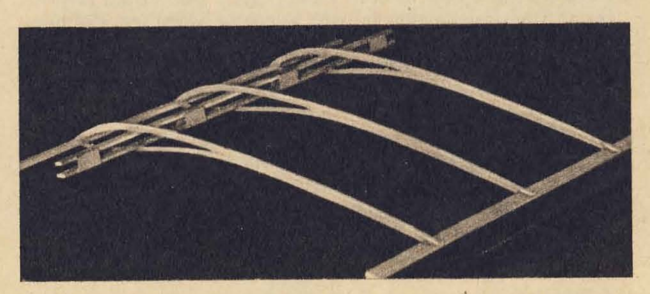


Abb. 25. Musterstück einer Fläche mit lamellierten Rippen.

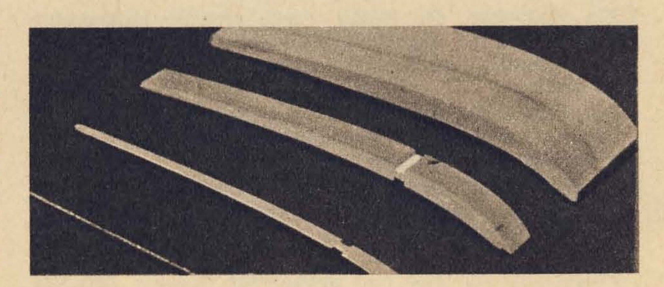


Abb. 26.

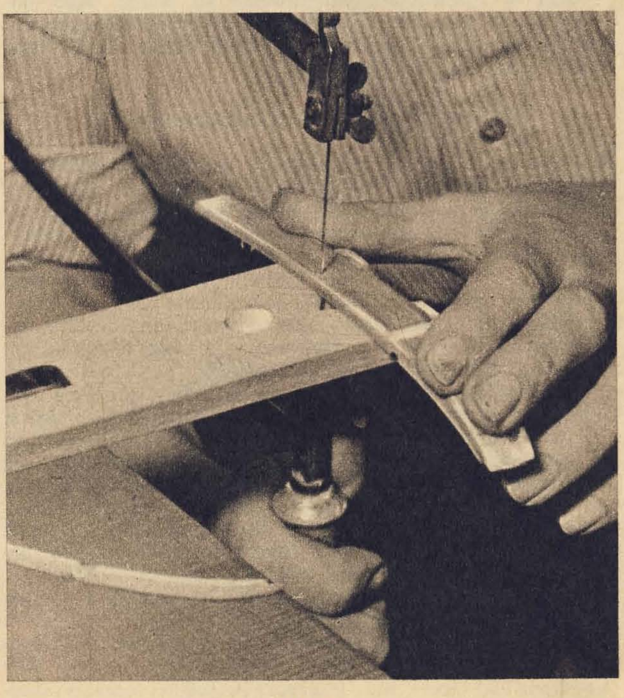


Abb. 27.